

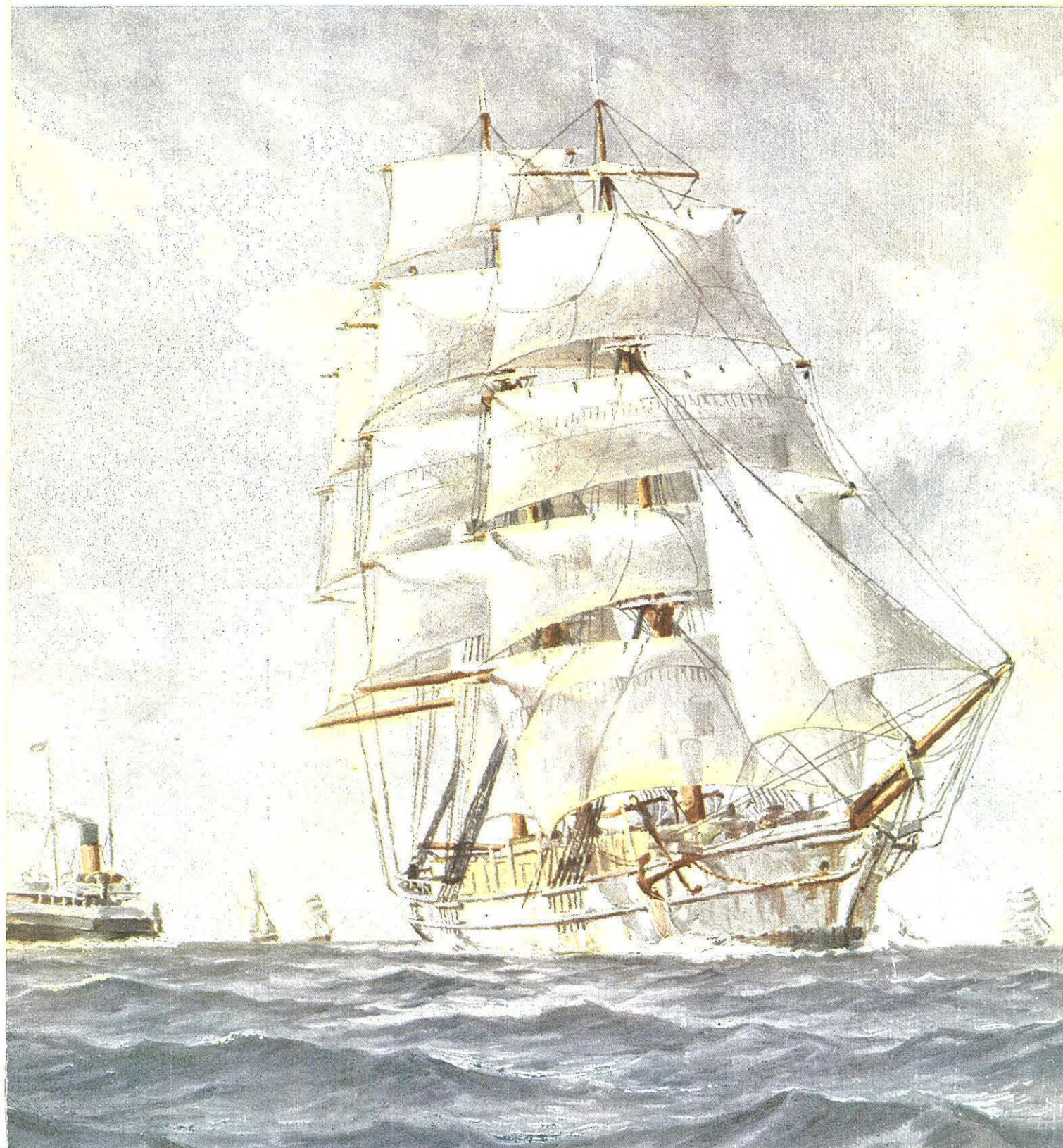


# VIKINGEN

75 Øre  
1. Januar

TØMMERLASTET FULDSKIB  
Maleri af H. Schøtler Pedersen

1944 - Nr. 1  
21. Aargang





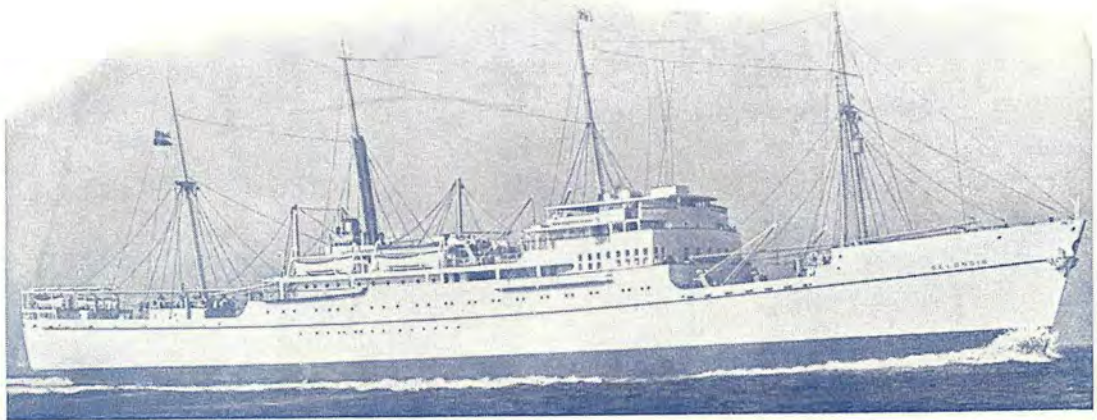
AKTIESELSKABET

# 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

# D/s JUTLANDIA

Ny Toldbodgade 5

København

Telf. 8192

## C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI  
SVENDBORG  
Aarhus - Kolding - Haderslev



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

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

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

## DANSK RADIO

Aktieselskab

Fabrik:

Elektromekano A/s

Aarhusgade 88

Radio- og Forstærkeranlæg  
for ethvert Formaal

DE DANSKE  
SUKKERFABRIKKER

# Svendborg Skibsværft A/s

Telf. 269 (2 L)

# En af de 4 Trumfer

fra VIKINGENS FORLAG

Pris Kr. 7<sup>50</sup>

## Pressen sagde:

Det er en fremragende Personskildring, Forfatteren har givet i disse Situationer. De brænder sig fast hos Læserne og glemmes ikke. Disse Mænd kan siges at være Standardtyper paa vor Sømandsstand, og alt det disse med uforfærdet Mod maa gaa igenem, i denne som i forrige Krig, for at gavne Deres Land.

Faas ogsaa hos deres sædvanlige Boghandler

## De skal nok blive glemt!

CARL CHR. TYERSTED

»De skal nok blive glemt« er en Roman, der foregaar i vinteren 1939—40, der allerede for de fleste Mennesker ligger en Evighed tilbage, da der er sket saa meget siden. Men Forfatteren har taget Læseren ved Haanden og paa en ærlig Maade vist tilbage til en Vinter, hvor mange Skæbner brat blev afsluttet.

Dengang sejlede to danske Skibe i Følge over Nordsøen, og de skulde være en Slags Forsikringspolicer for hinanden og gensidig give hinanden Tryghed. Men det hjalp ikke saa meget, da Torpedoen ikke spurgte om den Slags. Det ene Skib S/S »Irene« maatte ikke fortsætte Rejsen, og ombord gik Mennesker, maatte alene sætte Tanken, at næste Sekund maaske vilde bringe Tæppet til at falde for sidste Gang.

Saaledes følger man dem gennem en Vej, der gaar over Bombeangreb til Havnen, hvor nogle af Mandskabet søger at drukne Erindringerne i en Nats Morskab. Et Par oplever Glemslen i Land, og man fryder sig over hvert Sekund, det lykkes dem at glemme.

Skipet naar ikke til Danmark, og kun nogle faa bjerges op paa en Flaade, der i mange Døgn driver afsted gennem Vinterhavet. Der levnes Tid for den enkelte til at blive klar over sin egen Indstilling til det meningsløse i Nutidens Verden.

Samtidig gaar paa Landjorden den Mand, hvis Bestilling det har været at placere de enkelte Mennesker i Skibene. Han forstaar i en bitter Fortængelighed, hvorledes han har leget Skæbne med mange, og han erkender, hvor følelsesløst, han altid har udført sin pligt. Impulsen er for stærk for det lille Menneske, og han bukker under for det sjælelige Pres.

Bogen igennem træffes mange interessante Personligheder, og eet har de fælles — de er alle Mennesker uden nogen som helst forløren Kjeltepayke, og midt i alt det dystre lader de deres Lune og Samhörighed dukke op som Oaser, og det minder om, at Mennesket aldrig helt kan kues.

»De skal nok blive glemt« er ikke en Bog, man blot læser, men en Bog, man lever helt og fuldt til allersidste Linie. Man lukker den med et stille Løfte: — De skal aldrig blive glemt!

CARL CHR. TYERSTED  
DE SKAL NOK BLIVE GLEMT!

„De skal nok blive glemt“ er en Bog, der er vanskelig at slippe. Ikke alene under Gennemlæsningen, men ogsaa bagefter. Man føler, at det er en sand Verden, den rulles op for een. En Verden, man bør kende for ret at kunne vurdere Sømandens Indsats under Forhold af saa katastrofal Art, som de færreste af os gør sig klart.

# VIKINGEN

HAVETS \* HAVNENS \* HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

---

## Nytaaar 1944

*Medens sorte Uvejrsskyer ligger over den ganske Jord og Krigens Ræsen gaar over hele Verden, og Millioner af Soldater stiller op til det gigantiske Slag, som skal bringe Afgørelsen for os alle, gaar Aaret paa Hæld, og vi staar ved Indgangen til 1944.*

*Med bange Anelser ser vi det nye Aar i Møde, dog ønsker vi det velkommen, mere inderligt end noget andet Nytaaar, fordi vi allesammen føler os overbevist om, at 1944 maa blive det Aar, hvor Regnskabet bliver gjort op. I den magtige Kamp mellem de store Nationer virker vort Land „Danmark“ som en lille Prik paa Landkortet og maaske for visse Strateger kun et Fnug i deres Beregninger, men for os er Danmark det vigtigste.*

*Vort Lands Trivsel er os en Hjertesag og vort fremtidige Virke som frit Land en Livsbetingelse. Hvem der sejrer i dette Nationernes kolossale Opgør kan vi ikke afgøre, men vi kan bede for en retfærdig Fred, der igen vil skabe rolige Forhold i hele Verden, hvor Muligheden for dansk Skibsfart igen vil være til Stæde, og hvor Danskerne igen maa faa Lov til som et frit Folk at vise dansk Daad og Snilde, thi vel har vi aldrig pralet med, at vi var uovervindelige, men vor Indsats ude i Verden har vi altid været stolte af.*

*Danske Skibe var altid regnet som første Klasses, og danske Sømand blev altid foretrukket for deres grundige Uddannelse og Paalidelighed.*

*Siden Hans Majestæt havde sit farlige Uheld, har vor Konge ført en stille og tilbagetrukket Tilværelse, men aldrig har vore Hjerter slaaet varmere for det danske Kongehus end i den Tid, hvor vi vidste, at Majestæten led. Derfor føler vi os overbeviste om, at „Vikingen“ har hele den danske Søfartsstand bag sig, naar vi beder om, at det nye Aar maa blive et Fredens Aar, hvor vi atter kan se vor Konge paa sin rette Plads med gervunden Sundhed og vore Skibe paa Vej over Verdenshavene for at udfylde de Pladser, som altfor længe har været tomme.*

*Axel Bærentzen.*



## Skandinaviske Nyheder.

(Fortsat)

NORGE. Til Fordel for „Landshjelpen 1943“ er udkommet tre smukke Velgørenhedsmærker, udført i Dybtryk efter Tegning af Direktør Harald Damsleth (Fig. 1—3).



Fig. 1—3.

Værdierne er 10 + 10 Øre, mørkgrøn (Fiskeplads) — 20 + 10 Øre, rød (Mark med Neg) og 40 — 10 Øre, graa (Forraadshus).

FINLAND. Foruden de i forrige Nummer omtalte to provisoriske Feltpostmærker er nu udsendt et Feltpostmærke uden Værdiangivelse, grønt, Fig. 4. Alle Mærkerne er tilsendt os fra MAGASIN DU NORDS Frimærkeafdeling.



Fig. 4.

## Karaveludgaven i Staalstik.

(Fortsat)

Forskellen mellem Type 0 og Type I ses foruden paa Bredden tydeligt paa følgende Maade:

- 1) Forskel paa Liniernes Tegning i yderste venstre Felt af Storsejlet, hvor a er Type 0 og b Type I (Fig. 5 a og b).
- 2) Forskel paa Liniernes Tegning i yderste venstre Bølge, hvor a er Type 0 og b Type I (Fig. 5 a og b).

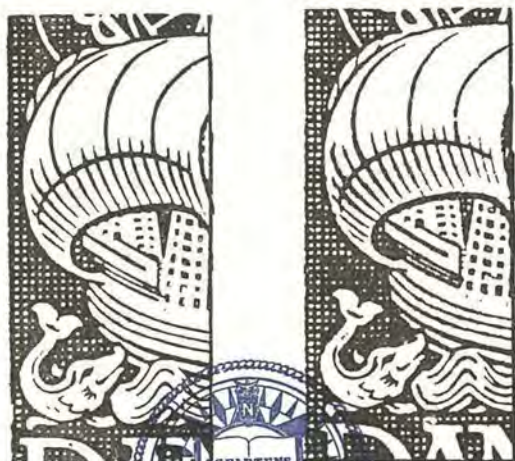


Fig. 5

Fig. 5 b.



Fig. 6,



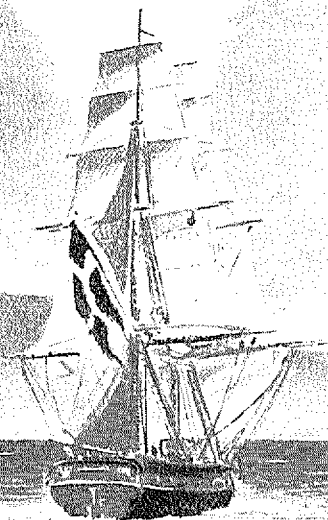
Fig. 7.

Type II adskiller sig — foruden ved Bredden — hovedsagelig fra Type I ved:

- 1) Det færre Antal Perler — altid 6 + 9 — paa Kronens Bøjler. (Fig. 6 er Perler i Type I og Fig. 7 Perler i en Værdi Type II).
- 2) Forskel i Tegningen paa Kronens Kors, hvor Type I — saavel som Type 0 — under Korsets vandrette Arme har en Bue, saaledes at Korsets underste lodrette Arm skilles fra de tre andre, medens Korset i Type II er helt hvidt. Fig. 2 viser Korset i Type I, Fig. 7 Korset i Type II. Bortset fra disse Punkter er Tegningen som Type I.

(Fortsættes).

FRIMÆRKESIDEN ønsker sine Læsere et godt, fredeligt og lykkeligt Nytaar — ogsaa i filatelistisk Henseende!



„Fra

# Vestindiebriggernes

Af Gustav Kragh

Dage”

**D**ANSK-VESTINDIEN, de smaa Antiller *St. Croix*, *St. Thomas* og *St. Jan*, tre henrivende og frugtbare, men af Danmark saa sørgeligt forsømte Øer, som i 1917 blev solgt til U. S. A. for 25 Millioner Dollars, har altid staaet højt i Kurs hos den danske Flaades Mænd.

De skønne Øer, omgivet af Holme og Skær, der langt ude i det klare, blaa Hav — med Sol og Lys, med høje, slanke Palmer og tætte Skove, hvori der groede Mængder af fremmedartede Træer og Buske; med Plantagerne, hvor Bomuld og Sukker dyrkedes, og hvor den herlige, duftende Rom skabtes, med elskværdige, gæstfrie hvide Beboere og godmodige, fornøjelige Negere; med det brogede og afvekslende Liv —alt dette virkede tillokkende og dragende paa Sømandene fra Danmarks køligere Breddegrader.

Særlig i Sejlskibenes sidste Periode, fra Begyndelsen af det 19. Aarhundrede og til Sejladsen paa Kolonierne i Østasien og paa Amerikas Guldskyst var blevet Fortid, imødesaa enhver, der havde faaet Udkommando med Vestindieskibet, lige fra Chefen til den yngste Lærling, Togtet med store Forventninger.

Ganske vist var der baade i dette Tidsrum og helt op til vore Dage stadig Togter til Middelhavet; der

var ogsaa andre ud til fjerne eksotiske Lande, ja endda Korvetten „*GALATHEA*“s berømmelige Rejse Jordan rundt i Aarene 1845—47, Korvetten „*VALKYRIEN*“s og Fregatten „*TORDENSKJOLD*“s Togter til Østasien i henholdsvis 1848 og 1870—72, Krydseren „*VALKYRIEN*“s Repræsentationstogt til Østen 1899—1900, „*NIELS JUEL*“s til Sydamerika i 1923—24 asmt flere andre, men det var dog kun Undtagelserne. Vestindietogterne var derimod den stadig tilbagevendende oversøiske Fart, mere og mere eftertragtet som Aarene gik, og særlig efter at Damp-Orlogsmændenes Eskadreøvelser, Torpedobaadsfarten, Inspektions- og Opmaalingsstjenesten, Øvelsesskibenes og andre Togter i de hjemlige og nærliggende Farvande blev Hovedsejladsen.

De første Orlogsmænd, Danmark anvendte som Stationskibe i Vestindien efter at have taget Øerne i Besiddelse, var næsten altid Fregatter. I 1793 sendtes dog Briggen „*LOUGEN*“ og i 1794 Briggen „*NIDELVEN*“ derud, i 1800 atter „*LOUGEN*“. Vore to sidste Snauer gjorde ogsaa Tjeneste i Vestindien; „*LÆRKEN*“ hejste Kommando Juleaftensdag 1779 og laa derovre med skiftende Chefer og Besætning i over 3½ Aar, og „*ÆRØ*“, som sendtes ud i September 1793,

blev solgt i Vestindien i 1797. — A propos Snauerne — de var Briggernes Forgængere. Det var en ret ejendommelig Klasse Skibe af hollandsk Oprindelse, som vistnok først anvendtes i den danske Flaade omkring Midten af det 17. Aarhundrede, hvor vi tog Lære af Hollændernes Søkrigskunst og Skibsbygning. Som Regel var det mindre 2-mastede Skibe; men der fandtes dog ogsaa Snauer med 3 Master. I et lille Aarhundrede træffer vi disse Fartøjer, hvoraf Navnene paa 38 kendes. Bedst kendt mellem disse er vel nok Tordenskjolds første Chefsskib „ORMEN“ — eller rettere „LINDORMEN“ — med 6 Stykker 2-pundige Kanoner og 14 Mands Besætning.

Snauernes Rejsning lignede deres Efterfølgere, Briggernes, men var lavere. De førte heller ikke saa mange Sejl som Briggerne, og i Stedet for disses Mesan eller Brigsejl havde de et betydelig mindre Gaffelsejl uden Bom. Skroget var langt, med ringe Højde over Vandet, og Armeringen meget vekslende. Der fandtes Snauer med fra 4 til 20 Kanoner af forskellige Kalibre lige fra 2- til 18-pundige. Besætningens Størrelse varierede efter Skibets fra 14 til ca. 100 Mand.

Den første Brig blev bygget i 1791 — det var foran omtalte „LOUGEN“; men før denne Tid har vi dog haft en Art Brigger i vor Flaade. I 1770 blev der bygget en Snau, som havde et Skrog, der mere lignede de første Briggers end de øvrige Snauers, og som ogsaa havde højere Rejsning, saa den nærmest maatte kaldes en Brig, og nogle Aar senere blev Skonnerten „STØREN“ og atter nogle Aar efter den Kutteren „FLYVENDE FISK“ ombygget til Brigger.

Men tilbage til Stationsskibene i Vestindien!

Efter Flaadens Aflevering i 1807 blev der ikke udsendt noget Stationskib før i 1814, hvor Fregatten „PERLEN“ med Kaptajn A. Nissen som Chef afgik fra Kjøbenhavn den 16. November, men Natten mellem den 5. og 6. December forliste paa Skagens Rev. I 1815 blev Briggen „BORNHOLM“ Vestindieskib, og fra 1818 til 1832 skiftedes Korvetter og Brigger til denne Tjeneste.

Briggerne var naturligvis langt billigere at holde udrustet end Fregatter og Korvetter og var iøvrigt en Skibstype, som altid gjorde stor og god Nytte i vor Flaade. I Aarene efter dennes Tab kæmpede de tapert og heldigt mod de engelske Orlogsmænd, og fra 1833 til Korvetten „SAGA“ i 1853 overtog Stations-tjenesten, var det udelukkende Briggerne, som udførte denne — heraf Navnet „Vestindiebriggerne“. Den sidste Vestindiebrig var „ST. THOMAS“, som sendtes der over i Oktober 1859.

Vi har ialt haft 38 Brigger, af disse gjorde 9 til-sammen 47 Togter ud til Vestindien. Som Regel laa der to Skibe ude paa Stationen og et paa Vej ud eller hjem. Gennemsnitstiden for et Togt var for Vestindiebriggernes Vedkommende 1 Aar og 9½ Maaned. Det længste Togt gjorde „ST. THOMAS“ fra 25. Marts 1848 til 4. Oktober 1850, ialt 2 Aar, 6 Maaneder og 11 Dage; det korteste var „ALLART“'s sidste Togt fra 11. Maj 1841 til dens Forlis ved Portorico den 14. Februar 1842, ialt 9 Maaneder og 5 Dage.

Vestindiebriggerne var:

„LOUGEN“ med 2 Togter.

„NIDELVEN“ med 1 Togt.

„BORNHOLM“ med 1 Togt.

„ST. CROIX“ (1) med 7 Togter.

„ST. JAN“ med 9 Togter.

„ST. THOMAS“ med 7 Togter.

„ALLART“ med 5 Togter.

„ST. CROIX“ (2) med 5 Togter.

„MERCURIUS“ med 5 Togter.

„ØRNEN“ med 5 Togter.

Inden jeg overgaar til at fortælle om Briggernes forskellige Togter, skal jeg give nogle faa Data angaaende deres Udseende, Armering o. l.

De to ældste, „LOUGEN“ og „NIDELVEN“, var konstrueret af E. Stibolt. Rejsningen var ret høj, de førte to Bovenbramsejl, men ikke Storsejl. De havde ikke noget Ruf agter paa Dækket og intet Banjerdæk; men i Højde med de efterfølgende Briggers Banjerdæk var i Lasten opbygget en Slags Svalegang paa hver Side. Her kunde Folkene have deres Kister og Skaffegrej, og her kunde de opholde sig i Fritiden. Forude fandtes 4 Lukafer til Overstyrmand, Forvalter, Læge og Overkanoner. Agter laa Kahytten og agten for denne Officerslukafer. Kabysen laa helt forude. Armeringen bestod af 18-pundige Kanoner, og Besætningen var 85 Mand. Briggerne førte 12—14 Bunkeaarer hver.

„BORNHOLM“ — og Briggerne efter denne — førte Storsejl, men lignede ellers sine Forgængere. Den var dog 6 Fod længere og 2 Fod bredere end disse og stak 1 Fod dybere. Den havde en meget høj Rejsning — Knappen paa Stortoppen var over 140 Fod over Vandlinien. Armeringen bestod af 12 Stk. lange 18-pundige Kanoner og 4 Stk. korte af samme Kaliber. Besætningen var 99 Mand. „ST. CROIX“ (1), 1819 — „ST. JAN“ 1821 — „ST. THOMAS“ 1827 — „ALLART“ 1832 — „ST. CROIX“ (2) 1835 — „MERCURIUS“ 1837 og „ØRNEN“ 1842 var alle bygget efter Fabrikmester, Kaptajn A. Schifters Tegning. De to førstnævnte var armeret med 14 Stk. 18-pundige Kanoner, „ALLART“, „MERCURIUS“ og „ST. CROIX“ (2) havde hver 12 Stk. 18-pundige Kanoner, og „ST. THOMAS“ og „ØRNEN“ hver 16 Stk. af samme Kaliber. Sidstnævnte to Brigger havde henholdsvis 91 og 95 Mands Besætning, de øvrige fra 68 til 70 Mand. Briggernes Dybgaende agter varierede fra „ST. CROIX“ (1) og „ST. JAN“'s 11 Fod og 4 Tommer til „ØRNEN“'s 13 Fod og 4 Tommer, Længden laa fra de to ældstes 92 Fod til de to yngstes 101 Fod og 4 Tommer, Bredden fra 24 Fod til 26 Fod og 9 Tommer.

Sagtens alle Datidens Søofficerer gjorde — saafremt de da ikke afgik fra Tjenesten i en tidlig Alder — Tjeneste i Vestindieskibene. Langt de fleste var paa Togt derude to eller flere Gange; mange af Vestindiebriggernes Chefer var Mænd, hvis Navne har god Klang i Danmarks Historie, og tolv af dem døde som Admiraler.

De fleste af Briggernes Togter forløb ganske normalt. Lidt bedre eller daarligere Vejr ud eller hjem, en kortere eller længere Tid paa Stationen, afbrudt af en Tur ud til en eller anden omliggende Ø eller Havn paa Fastlandet. Sommeren kunde være drøj nok at komme igennem paa Grund af Varmen; men ellers



var saa godt som alle vel tilfredse med Opholdet i Vestindien, hvad enten de nu havde været der tidligere eller det var første Gang, de besøgte den lille eksotiske Del af Danmarks Rige.

Men der var dog en Del Togter, som fik et andet Forløb end det helt almindelige, og der var Chefer, som heller ikke var helt almindelige! Og det er herom, samt om Vestindiebriggernes Skæbne, jeg vil fortælle.

„*LOUGEN*“ hører til de mest berømmelige mellem vore mange hæderkronede Orlogsmænd.

Allerede paa dens første Togt til Vestindien med Kaptajnløjtnant *Hans Kaas* som Chef, tog den paa Vejen over en Kaper, som den bragte ind til St. Croix. Medens Briggen i August Maaned laa ved Christianssted, blæste en Orkan op. Rejsningen blev strøget, og for 3 Sværankre og 2 Varpankre red „*LOUGEN*“ Orkanen af. Togtet fik desværre et ret trist Forløb, idet en Feberepidemi brød ud om Bord, hvor der af 61 syge døde 16.

I 1800 var Kaptajnløjtnant *Carl W. Jessen* (1764—1823) Chef for „*LOUGEN*“ i Vestindien. Han havde været Næstkommanderende hos *Kaas* i 1793 og var godt kendt derovre. Paa et Krydstogt mellem Øerne mødte han den engelske Kaperskonnert „*EAGLE*“ paa 10 Kanoner. „*EAGLE*“s Chef forlangte, at *Jessen* skulde begrunde sin Ret til at inspicere i Farvandet og optræde som Forsvarer for de danske Skibe. Dette Bevis leverede *Jessen* paa sin egen Maade saa prompte og eftertrykkeligt, at „*EAGLE*“s Chef og 1 Mand blev dræbt, 1 Officer og 5 Mand saaret. Efter den Omgang strøg „*EAGLE*“ sit Flag; *Jessen* bragte den ind til St. Thomas, hvor den, da det viste sig, at den havde drevet Søroveri, blev kondemneret som god Prise.

Den 3. Marts 1801 kom „*LOUGEN*“ atter i Kamp. *Jessen* optog under Fugleklippen ved St. Thomas Kampen mod den engelske Fregat „*ARAB*“ paa 26 Kanoner og Kaperfregatten „*EXPERIMENT*“ paa 22 Kanoner. Dengang vidste *Jessen* endnu ikke, at Krigen mellem Danmark og England var udbrudt, selv om han var vidende om, at Forholdet mellem de to Lande var paa Højspænding. Uden forudgaende Signalering, Prajen eller Advarsel angreb „*ARAB*“ og sendte 3 skarpe Skud mod „*LOUGEN*“. *Jessen* svarede med 1 Skud, men fik straks efter det fulde Lag fra „*ARAB*“. Saa tog han Kampen op! Noget efter greb Kaperfregatten ind i Striden, og „*LOUGEN*“ fik fuldt op at gøre. *Jessen* brugte hele sit Styrbords Batteri mod „*ARAB*“, som var den stærkeste af de to Modstandere, saaledes at han derved, fordi en stor Del af hans Besætning skulde anvendes under Briggens Manøvrering, kun kunde besvare „*EXPERIMENT*“s Salver med enkelte af Bagbords Kanoner. Det gik imidlertid fint, „*LOUGEN*“s Folk var kampivrige og forstod at skyde, og *Jessen* selv manøvrerede sin Brig saa fortræffeligt, at han under Kampen søgte nærmere og nærmere ind mod St. Thomas, idet han haabede at kunne lokke Fjenden efter sig hen under Fortets Kanoner. Dette blev dog ikke nødvendigt, baade „*ARAB*“ og „*EXPERIMENT*“ var forinden blevet saa ilde tilredt, at de opgav Kampen og flygtede. I „*LOUGEN*“ blev 1 Mand dræbt og 3 saaret.

Da Øerne den 28. Marts 1801 maatte overgive sig til England, overtog engelske Officerer Briggen, uden

dog at hejse det engelske Flag om Bord i den. *Jessen* gik i Land med sin Besætning og rejste noget efter hjem til Danmark. Da Englænderne i Januar 1802 atter overleverede Øerne til den danske Regering, blev „*LOUGEN*“, som da laa ved Martinique, ført hjem af Premierløjtnant *H. P. Holm*. Samme Aar blev den kasseret og udgik af Flaadens Tal. Den maa forøvrigt ikke forveksles med sin Navnebroder, den i 1805 søsatte Brig, der under Premierløjtnant *P. F. Wulff* kæmpede saa fortræffeligt mod „*CHILDERS*“ og senere mod „*SEAGULL*“, som den erobrede i 1808.

*Jessen* blev i 1807 Chef for Linieskibet „*PRINS CHRISTIAN FREDERIK*“. Med dette kæmpede han den 3. Marts 1808 ved Sjællands Odde heltemodigt mod to engelske Linieskibe og en Fregat. For ikke at Linieskibet skulde falde i Fjendens Hænder, sejlede han det under Kampen paa Grund, saa at Englænderne, da de ikke kunde tage det med sig, maatte sætte Ild paa det og lade det ødelægge.

Senere kom *Jessen* til Dansk Vestindien, hvor han blev Kontreadmiral, Guvernør for St. Thomas og St. Jan, og døde i denne Stilling paa St. Thomas.

„*NIDELVEN*“ var Stationsskib i Vestindien i 1794 med Kaptajnløjtnant *F. A. Braun* som Chef. Det var denne Mand, som i 1801 var Blokskibet „*DANNEBROG*“s tapre Chef under Kampen paa Reden, hvor han mistede sin højre Haand.

„*NIDELVEN*“ blev i 1807 bortført af Englænderne.

„*BORNHOLM*“, som med Kaptajn *U. A. Schønheyder* havde Station i Vestindien 1815—17, gik forinden til Middelhavet for at medvirke til Ordningen af Freden med Tripolis, der sluttedes paa Malta i December 1815. Under Opholdet i Vestindien rejste *Schønheyder* til New York og Baltimore, hvor han købte Skonnerterne „*MACARIA*“ og „*ST. THOMAS*“, der skulde være Stationskibe ved Øerne. Skonnerterne blev armeret med 2 Stk. 4-pundige Kanoner, 4 Stk. 18-pundige Karonader og 4 Stk. 4-pundige Haubitser hver, og anvendtes som Tendere for Stationsskibet. Efter Krigen blev begge solgt.

Kaptajn *Schønheyder*, der som Chef for Kanonbaadsflotillen i Storebælt den 2. August 1808 erobrede Orlogsbriggen „*TIGRESS*“ fra Englænderne, og samme Aar i September tog en engelsk Kanonbaad ved Sprogø, døde i 1858 som Admiral.

„*BORNHOLM*“ var i 1819—20 Vagtskib i Sundet og blev i 1822 kasseret til Ophugning.

„*ST. CROIX*“ (1) var første Gang i Vestindien 1819—21 med Kaptajnløjtnant *B. D. Brinck Seidelin* som Chef. *Seidelin* havde som Sekondløjtnant i 1800 med Fregatten „*FYLLA*“ deltaget i Kampen i Kanalen. Senere var han med til at erobre den engelske Brig „*ALLART*“, og døde efter lang og udmærket Tjeneste i 1859 som Kontreadmiral.

Siden var „*ST. CROIX*“ Stationsskib ved Øerne i 1822—33. I 1826—27 var Kaptajnløjtnant *H. B. Dahlerup* Chef. Han havde som Sekondløjtnant været med „*PRINS CHRISTIAN FREDERIK*“, men laa syg under Kampen ved Sjællands Odde. Efter Hjemkomsten fra Fangenskab i England deltog han i Kanonbaadskrigen.

I Vestindiebriggernes Tid var Revolutioner i de sydamerikanske Republikker en lige saa hyppigt forekommende Begivenhed som de mere eller mindre farlige Feberepidemier. I 1826 udbrød der saaledes Uroligheder i Venezuela, som forøvrigt dengang hed Columbien. Da særlig Øen St. Thomas havde knyttet vigtige Handelsforbindelser med de sydamerikanske Stater, besluttede Generalguvernøren, Kommandør *J. F. Bardenfleth*, sig til at sende „*ST. CROIX*“ derned for at varetage Danmarks Interesser. I Slutningen af September 1826 afgik Briggen derfor til La Guaira. Det var en ret vanskelig og meget Diplomati krævende Opgave, som *Dahlerup* dog løste ganske fortræffeligt. „*ST. CROIX*“ laa skiftevis ved La Guaira og Porto Cabello, og begge Steder var der hverken Mangel paa Uroligheder eller Skydning i Land. *Dahlerup* maatte foretage en lang og anstrengende Rejse til Carracas for at forhandle med General *Paëz*, Lederen af Revolutionspartiet. Resultatet af Forhandlingerne blev, at *Paëz* udtalte sig yderst venligt og forstaaende om de danske Kolonier og sagde, at Venezuela havde store Forpligtelser over for dem, at hans Land havde modtaget stor handelsmæssig Bistand paa St. Thomas, og at de danske derfor absolut ikke havde noget at frygte fra Venezuelas Side.

Da *Dahlerup* mente at have løst sin Opgave, lettede han fra Porto Cabello og gik tilbage til St. Thomas, idet han samtidig konvojerede en Brig og en Skonnert, der var hange for spanske Kapere.

Urolighederne i Venezuela tog imidlertid til igen og voksede saa foruroligende, at Generalguvernøren mente, at voldsommere Udslag af disse kunde ventes, og „*ST. CROIX*“ maatte atter, sidst i November, til La Guaira. Denne Gang var Forholdene ogsaa langt vanskeligere end den forrige. I Porto Cabello havde Befolkningen rejst sig imod General *Paëz*, men Oppositionens ledende Mænds Autoritet stod paa svage Fødder. Briggen maatte stadig ligge klar til Skydning, fordi Befolkningen langtfra var venligsindet. Der var altid stærk Skydning rundt om i Gaderne og uden for Byen — og det hændte, at der blev skudt efter Briggens Fartøjer. Først midt i December fik General *Paëz* Urolighederne dæmpet, hvorefter *Dahlerup* gik tilbage til St. Thomas. Takket være Briggens Ophold ved Venezuela blev Danmarks Interesser ikke krænket, og der blev heller ikke tilføjet de danske nogen Overlast.

*Dahlerup* afgik i 1849 fra Søetaten som Kontreadmiral. Derefter gik han i østerrigsk Tjeneste, hvor han organiserede Marinen, blev østerrigsk Viceadmiral, Friherre og Geheimeraad. Han døde i 1872 her hjemme.

Efter sit sidste Togt til Vestindien i 1831—33 blev „*ST. CROIX*“ den 3. Juni 1833 solgt til Handelshuset Broberg & Co.

„*ST. JAN*“ blev første Gang sendt ud til Vestindien i 1821—22 med Kaptajn *T. J. Lütken* som Chef. Paa dette Togt blev Briggen en Nat i Slutningen af Januar 1822 beskudt af en spansk Orlogsmænd, der antog den for en Fjende.

Kaptajnløjtnant *C. J. F. Hedemann* var Chef for „*ST. JAN*“ i 1825—26. Han havde som Sekondløjtnant været med Fregatten „*FYLLA*“ i Vestindien i 1806, og da baade Chefen. Næstkommanderende, Trediekommanderende og Fjerdekommanderende døde derovre

under en Feberepidemi, maatte han føre Fregatten hjem. Desværre blev det ogsaa hans Skæbne at lade sit Liv saa langt fra sit Fødeland — som Chef for „*ST. JAN*“ drukkede han i Havnen under Opholdet ved Porto Cabello.

I Aarene 1827—28, 29—30 og 31—32 var „*ST. JAN*“ atter i Vestindien. Paa det sidstnævnte Togt var Kaptajnløjtnant *H. C. Bodenhoff* Chef. I September 1831 rottede Slaverne paa den engelske Ø Tortola sig sammen for at myrde alle Øens hvide Mænd og derefter dele Kvinderne, Børnene og de hvides Gods og Ejendele mellem sig. Meningen var, at de derefter vilde drage til Haiti og bosætte sig. Det var en meget truende Situation, og det lykkedes den engelske Guvernør at faa sendt Bud til St. Thomas om Hjælp. „*ST. JAN*“ afgik straks til Tortola, hvor *Bodenhoff* med saa mange Mand, han kunde undvære i Skibet, gik i Land. Med denne velkomne Forstærkning lykkedes det hurtigt at faa Oprøret slaaet ned, og det skyldtes i høj Grad de danskes hurtige og resolute Hjælp, at de mange hvide Menneskers Liv blev reddet.

*Bodenhoff*, der i 1812 oppe i Tromsø havde kæmpet heltemodigt mod en stor, engelsk Overmagt, var blevet haardt saaret og bragt i engelsk Fangenskab — den engelske Chef gav ham den afleverede Sabel tilbage med Ordene: „*De har brugt den saa vel, at det var en Skam, om De ikke skulde bære den!*“

*Bodenhoff* led ofte meget som Følge af de svære Saar, han havde faaet i Hovedet. I 1849 døde han som Kommandør.

I 1835—36 var Kaptajnløjtnant *H. Fisker* „*ST. JAN*“s Chef. Medens Briggen laa paa Stationen, udbrød der atter Revolution i Venezuela. Oprørerne fordrev Præsident *Vargas*, der sammen med Vicepræsident *Narvate* flygtede til St. Thomas, hvor de blev vel modtaget. Generalguvernøren over Dansk Vestindien, *P. von Scholten*, sendte straks „*ST. JAN*“ til Venezuela, hvor *Fisker* henvendte sig til den nye Regering og meddelte, at han havde til Opgave at beskytte dansk Handel og Ejendom, samt at han, om det blev nødvendigt, derfor vilde tage Repræssalier mod Venezuela. Regeringen forsikrede imidlertid straks, at al dansk Ejendom i fuldt Maal skulde blive respekteret, og med den Besked gik „*ST. JAN*“ tilbage til St. Thomas.

Imidlertid havde General *Paëz* — den samme, som i 1826 havde ledet Revolutionen og nu støttede den fordrevne Præsident — undertvunget Oprørerne overalt undtagen i de yderste østlige og vestlige Provinser, og sendte derfor Bud til Præsident *Vargas* om at komme tilbage. Den 11. August gik da *Vargas* og *Narvate* om Bord i „*ST. JAN*“. Efter et kort Ophold paa St. Croix, hvor *Vargas* ved et Festmaal, givet til Ære for ham, takkede Generalguvernøren for Danmarks Gæstfrihed, afgik Briggen til La Guaira. Det var lige i rette Tid, idet en voldsom Orkan brød løs netop som „*ST. JAN*“ havde lettet fra Reden. Briggen stødte i den voldsomme Storm straks paa Grund paa et Rev, der strækker sig et godt Stykke ud Syd for Reden, men kom af Grunden uden at tage videre Skade, og slap fra Orkanen ved at staa Syd i. Mindre godt gik det paa Generalguvernørens Landsted, *Bülowsminde*, hvor han havde givet Festmaaltidet for Præsidenten. Næppe var Gæsterne gaaet om Bord i Briggen, før Uvejret brød løs. I Spisesalen stod Bor-

det endnu, som Gæsterne havde forladt det. Orkanen rev Taget af denne Fløj og førte det, sammen med de i Loftet hængende kostbare Lysekroner, ud over Øen, hvor det næste Morgen blev fundet liggende knust og splittet ad i en Dalsænkning. Hele det kostbare Service, der stod paa Bordet, blev fuldstændig ødelagt.

I La Guaira blev Præsident *Vargas* modtaget med stor Jubel. Ved en Middag blev Kaptajnløjtnant *Fisker* kraftigt hyldet, og Telegrammer afsendtes til Kongen af Danmark og *von Scholten*. I Slutningen af August afgik saa „*ST. JAN*“ til sin Station.

„*ST. JAN*“ blev atter sendt til Vestindien i 1837—38 med Kaptajn *D. W. Holsten* som Chef. Under Opholdet ved St. Thomas klarede Briggen sig i en af de voldsomste Orkaner, der nogensinde havde ramt Øen. 33 Skibe strandede, op mod 100 Mennesker druknede. Fortet ved Indløbet til Havnen blev ødelagt, og i *Charlotte Amalie*, St. Thomas By, blæste over 200 Huse sønder og sammen. Under denne frygtelige Ødelæggelse opstod der tilmed Ild i Byen, hvorved 14 Mennesker dræbtes og mange blev saaret.

Den 7. Maj 1839 stod „*ST. JAN*“ atter til Søs med Vestindien som Maal, Kaptajnløjtnant *G. Gjodesen* var Chef. Den 12. Maj blev den i Skagerak paasejlet af en svensk Bark og maatte slæbes tilbage til København.

I 1843 blev den udrustet med Kaptajnløjtnant *C. L. C. Irminger* som Chef, men den sprang flere Gange læk og blev derfor den 9. Juni samme Aar kasseret til Ophugning.

„*ST. THOMAS*“ var i Vestindien i Aarene 1828—29, 30—31, 34—35, 37—38, 39—40, 48—50 og 59—60. Alle dens Togter forløb ganske normalt. I 1864 var den udrustet uden at blive benyttet; den 19. December samme Aar gik den ud af Flaadens Tal og blev i 1865 solgt til Skibsmæglerne Bjerre og Rømer.

„*ALLART*“ gjorde sit første Togt til Vestindien i 1833—34 med Kaptajnløjtnant *C. C. Zahrtmann* som Chef. Selve Togtet forløb normalt. *Zahrtmann*, der som Sekondløjtnant med „*NAJADEN*“ i 1812 kæmpede i Lyngør, blev senere Marineminister og døde som Viceadmiral.

I Aarene 1834—35, 35—37, 38—39 og 1841 var „*ALLART*“ Stationsskib i Vestindien, sidstnævnte Aar med Kaptajnløjtnant *J. Langemarck* som Chef.

*Langemarck* hejste sin Vimpel i Begyndelsen af Maj Maaned, og Briggen gjorde først et Kryds i Nord-søen. I Slutningen af Maaneden blev den, sammen med Kadetskibet, Korvetten „*FLORA*“, underlagt Viceadmiral, Hans kongelige Højhed Kronprins *Frederik*, hvis Flag vajede i det nyligt byggede Linieskib „*CHRISTIAN DEN OTTENDE*“. Efter et lille Togt i Østersøen gik Eskadren til Warnemünde, hvor Kronprinsen gik i Land for at fejre sit Bryllup med Prinsesse *Karoline* af Mecklenborg-Strelitz. Efter Formælingen gik Kronprinsparret atter om Bord i Linieskibet, hvorefter Eskadren sejlede til København. Her strøg Kronprinsen sit Viceadmiralsflag, og „*ALLART*“ afgik til Vestindien, hvor den passede Stationstjenesten, til den Natten før den 14. Februar 1842 med kendt Mand om Bord som Lods grundstødte paa Nordkysten af Portorico, ikke langt fra St. Jan. Briggen blev Vrag, men

hele Besætningen reddet. Efter at det mest mulige Gods og Materiel var bjærget fra Vraget, gik Næstkommanderende, Premierløjtnant *C. B. Købke* med Sekondløjtnanterne *Obelitz* og *Tuxen* samt det fornødne Mandskab om Bord i den gamle Søroverskonnert „*VIGILANT*“ og fortsatte Inspektionstjenesten, medens Chefen med Resten af Besætningen rejste hjem.

Kaptajnløjtnant *Langemarck* blev ved en Generalkrigsret den 22. November samme Aar dømt til Afsked, men fik om Foraaret 1844 nyt Afskedspatent i Naade og med Pension.

„*ST. CROIX*“ (2) kom første Gang ud til Vestindien i 1836—37. Næste Gang var i 1838—39 under Kommando af Kaptajnløjtnant *J. G. Schneider*, og i dette Tidsrum blev den dels sendt til Portorico for at yde de spanske Myndigheder Hjælp under nogle alvorlige Uroligheder — dels sendt til Port Royal paa Martinique, hvor det meste af Byen laa i Ruiner efter et vulkansk Udbrud.

I 1840—41 og 42—43 var den ligeledes i Vestindien, sidste Togt med Kaptajn *M. P. Secher* som Chef. Paa dette reddede Briggen i Juli Maaned Kaptajnen og to Mand fra en fransk Bark, „*ADOLPHE*“, der var strandet paa Aves Øen og befandt sig i yderste Nød. Den øvrige Besætning havde forladt Vraget i Fartøjerne, men var antagelig omkommet.

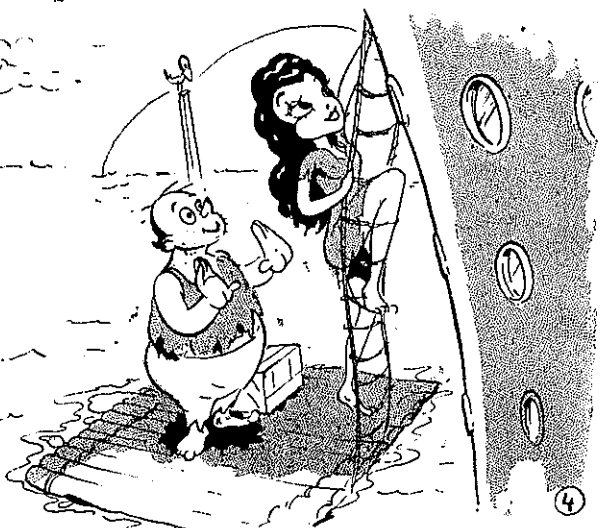
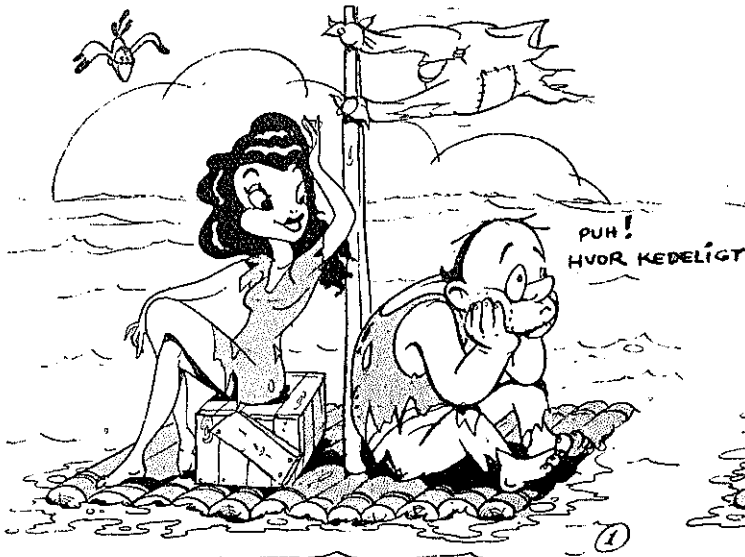
I December samme Aar blev Briggen sendt til Guadeloupe, hvor Byen Pointe a Pitre var blevet fuldstændig ødelagt af Jordskælv. Alle Husene laa i Ruiner, 2—3000 Mennesker var omkommet og 1800 saaret.

Sit sidste Togt til Vestindien gjorde „*ST. CROIX*“ i 1844—45, denne Gang med Kaptajnløjtnant *C. E. van Dockum* som Chef. Da Briggen, som havde gjort en Rejse til New York, den 5. Oktober gik tilbage til Vestindien, mødte den om Aftenen den 6. en orkanagtig Storm af Nord-Ost. Briggen, som laa for Fokkestagejil og klosrebet Forremærsejil, klarede sig fortræffeligt under Lænsningen, skønt den mægtige Sø, der væltede sig over den, tog begge Laaringsfartøjerne. Styrbords Finkenet lige fra Falderebet helt op til Bakken med alt det i det værende Gods, Grisestien, Hønhuse og meget andet fra Dækket. Hen paa Morgenstunden løjede Orkanen af. Den havde besøgt Cuba den 4. og 5. og anrettet frygtelige Ødelæggelser med en Mængde Skibsforlis. „*ST. CROIX*“ havde klaret sig stolt, idet en paa St. Thomas hjemmehørende Brig, der forlod New York samtidig, mistede begge Master og med Nød og næppe slap ind til Nordfolk. En engelsk Dampskib, der passerede Forvandet nogle Dage senere, observerede 15 Skibsvrag drivende med Bunden i Vejret. Ved Havanna forliste samtidig en Orlogsbrig, to Orlogsdampere og over een Snes Koffardskibe — ialt regnedes Antallet af forliste Skibe under Orkanen til 72!

Kaptajnløjtnant *van Dockum* steg senere til de højeste Poster i Marinen. Han blev to Gange Marineminister, blev Kammerherre og døde som Admiral saa sent som i 1893.

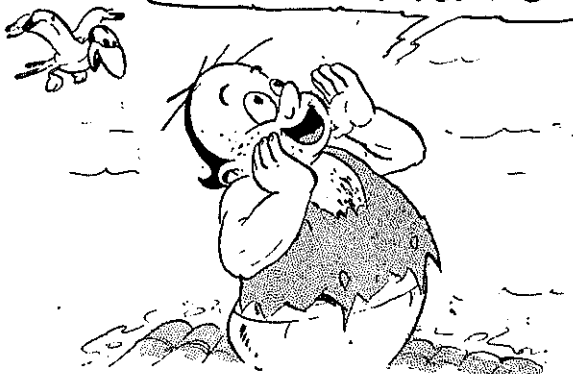
Efter dette Togt var „*ST. CROIX*“ i 1846 og 1852 paa Togt til Island, i 1848 var den Vagtskib i Sundet og i 1849 paa Togt under Krigsforhold. I 1860 blev den kasseret og ophugget.

(Fortsættes i næste Nr.).



OHØJ! GIV MIG I STEDET  
"DEN SHANGHAJEDE"  
PRÆST!!

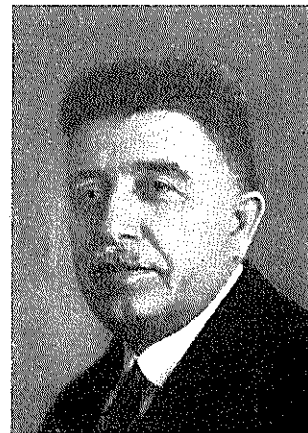
EN AF DE FØRE  
TRUMFER FRA  
VIKINGENS FORLAG!



Den shanghajede Præst er Aarets mest spændende Bog.  
Sikrer Dem et Eksempplar hos Deres Boghandler nu.

# Den gamle Mester fortæller . . .

Ved Carl Østen



Mester K. C. Borrild.

*Mester ved Orlogsværftets Fabrikafdeling K. C. Borrild, der i September rundede de 7×10 Aar, gik ved Maanedens Udgang af som Leder af Takkelloft og Sejlmagerværksted og „i Naade og med Pension“, som det hedder, efter at have viet den danske Marine et Arbejdsliv paa 55 Aar. Mester Borrild er en af de faa, der er tilbage, som sejlede med Danmarks første Undervandsbaad, og som er vokset op med dette Vaaben i den danske Marine. Mester Borrild har elskværdigst stillet sig til Raadighed for „Vikings“ Medarbejder for at fortælle om sine Oplevelser og Togter, og Samtalen foregaar i Mesters hyggelige Lejlighed i det gamle, men evigunge Nyboder, der med sine okkergule Façader og røde Tage forbaabentlig for altid vil være „gift“ med „Holmen“ derude. Mesters Person synes ikke at være tynget af „Støvets Aar“ — tværtimod, hvorfor man — til Lighed med andre, der paa Grund af Alder er afskediget af den danske Marine — fristes til at give Skylden herfor til den gode danske Skibskost! Om man ogsaa vil sætte Mesters kraftige, omend lidt graasprængte „Takkelage“ i Forbindelse med hans Stilling ved Takkelloftet, er straks mere problematisk! Hans Stemmes Tonefald tyder paa en vis Godmodighed og Jovialitet, alt medens Øjnene intenst søger at finde „Billeder“ frem fra Fortidens Arkiv. Og saa fortæller den „gamle“ Mester om sit Liv og sine Oplevelser, der i sammensat Form lyder saaledes:*

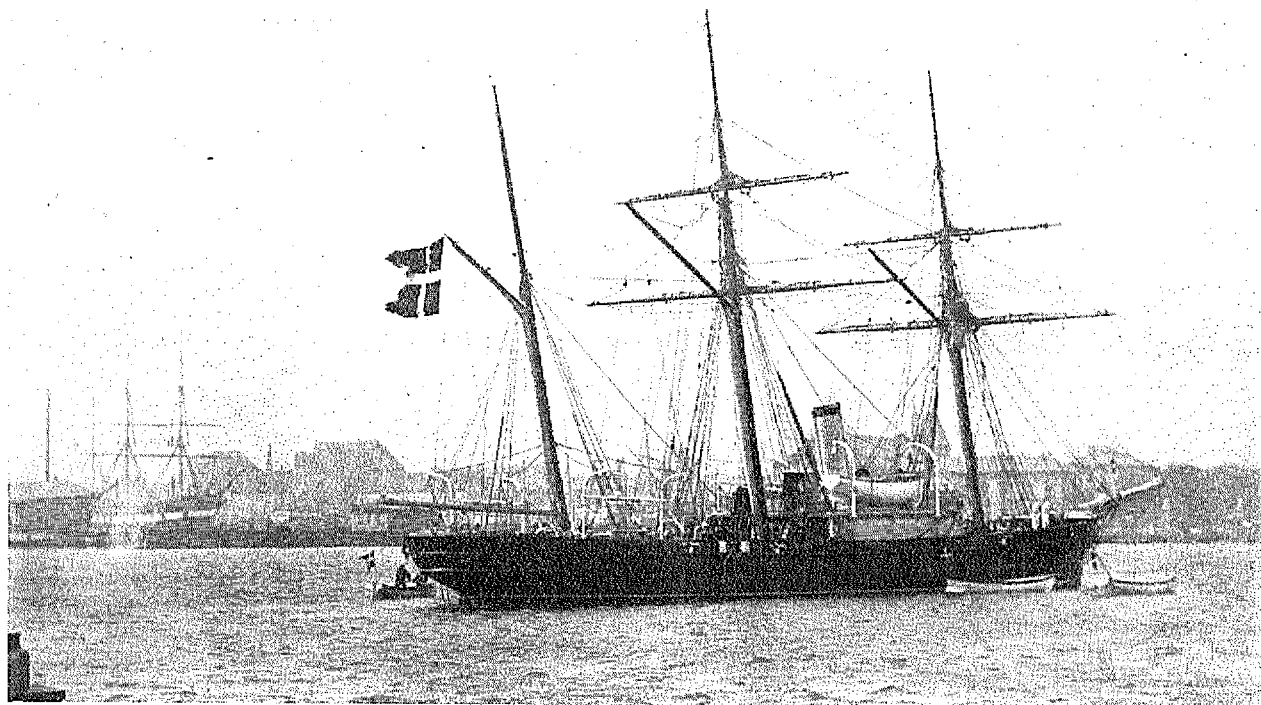
JEG er født i Roskilde og kom ind i Marinen i 1888 som frivillig Lærling paa Panserbatteriet „Odin“. Sammen med en Snes andre Elever fik jeg i 1892 ombord paa Skrue-Skonnerten „St. Thomas“ den store Oplevelse at være med paa dens Togt til Middelhavet, hvor vi først og fremmest skulde repræsentere Danmark i Piræus ved Kong Georg af Grækenlands (Søn af Chr. IX) og Dronning Olgas Sølvbryllup i Efteraaret 1892. Vor Skibschef var Kaptajn Sigurd Bojesen, Fader til den nulevende Kommandør Aage Bojesen, og vi var ankret op paa Rheden sammen med en Masse andre Krigsskibe, Sejl og Damp, af forskellig Nationalitet.

Vi blev liggende der en Maanedes Tid, og det var vel nok dejlige Dage for en dansk Underofficerslev. Prins Christian, vor nuværende Konge, var over Land rejst derved for at repræsentere det danske Kongehus, og han fulgte med os, da vi afgik fra Piræus til Neapel, for over Land at rejse hjem til Danmark. Paa selve Sølvbryllupsdagen „stadsede“ vi ved at have vore Signalflag hejst paa alle tre Toppe, fra Knappen udover Raanokkerne og ned til Lønningen, en Udsmykning som vore takkelfattige Dampskibe nu til Dags ikke kan præstere.

Elektrisk Skibs-Illumination var i 1892 noget nyt.

Om Aftenen optraadte vi med stor Illuminationspragt og med noget saa nyt og fornemt som elektri-

ske Lamper, vi maa jo huske, at Elektricitetsbelysning paa det Tidspunkt var i sin Vorden. Derfor var „St. Thomas“ vistnok med Sølvbryllups-Repræsentationen for Øje blevet udrustet hjemmefra med en Dynamo, der skulde levere Strømmen, samt medgivet en Skibs-Minør og en værnepligtig Maskinist, der havde Kendskab til dens Pasning. Overalt, hvor Kabler kunde trækkes, var det gjort: op ad Masterne, ud af Ræerne, paa Spryd, Gaffel og Mesanbom, Skibet rundt langs Vandlinien og Lønningen, og mellem de 2 Skorstene var ophængt et mægtigt Skjold, hvor Initialerne „G“ og „O“ samt en Krone derover dannedes af elektriske Pærer, Kultraadslamper, som de dengang hed. Det siger sig selv, at Illuminationen tog sig flot ud, eftersom man saa hele Skibet med Dele af Rejsningen i Kontur. Men da det Materiale, Pæerne var lavet af, var ret mangelfuldt, blev der stationeret Topsgaster i Mærsene med Pærer under Blusen for at kunne være parate til en Udskiftning, naar en saadan paakrævedes. Den værnepligtige Maskinist, der passede Dynamo, traf jeg først 50 Aar senere, og det var paa Holmen ved Jubilæumsstævnet 1942 for Marinerne af Aargang 1892. Om Bord markeredes Sølvbrylluppet iøvrigt med ekstra Bispisning og den obligate Punch. Vi havde hele Tiden godt med Landlov, under hvilken vi optraadte i hvidt Paradetøj. Efter Sølvbryllupsfestlighederne aflagde Kongen og Dronningen samt Kronprinsen ofte Besøg ombord.



*Dampkorvetten „Dagmar“.*

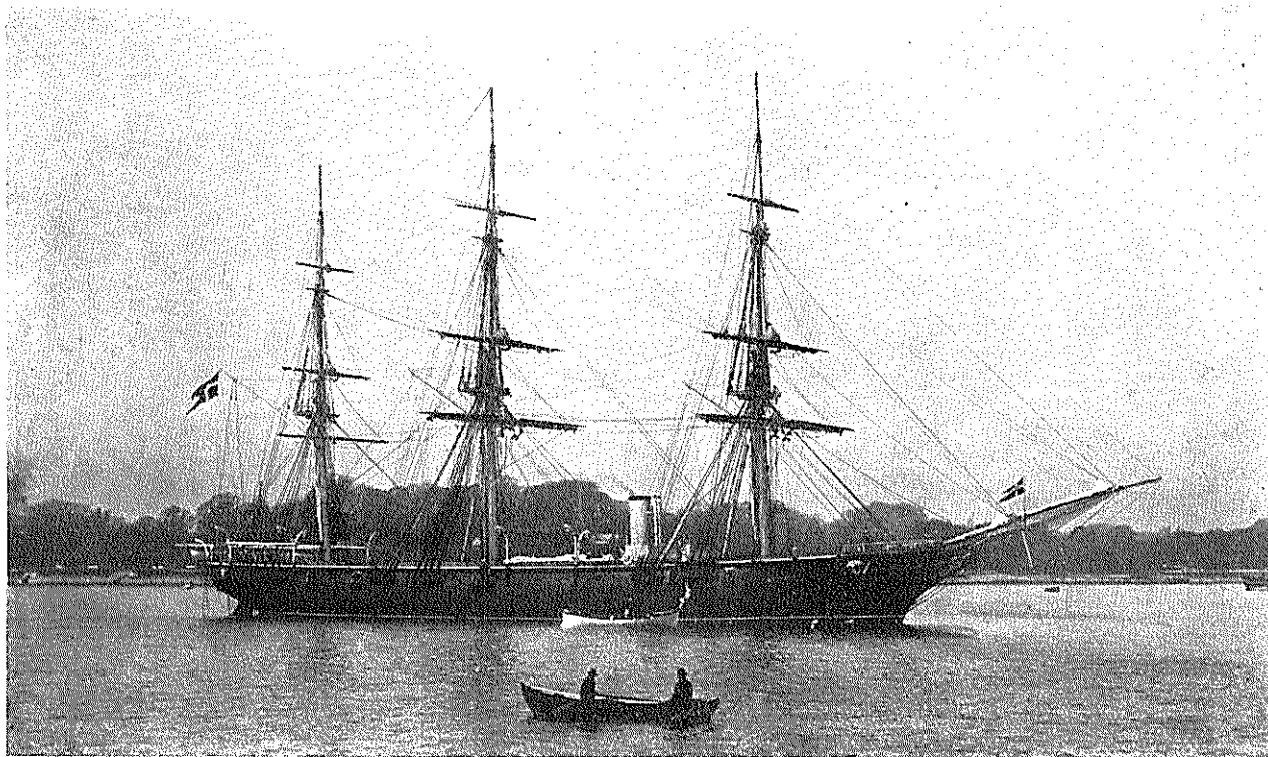
undertiden fulgt af Prins Christian og den danmarkselskende, græske Prins Georg. Kong Georg, der desuden var dansk Admiral, blev selvfølgelig ved officielle Besøg modtaget med Kongesalut og den officielle Honnør ved Falderebet, der bestod af 4 Løjtnanter, som blev pebet ud af ældste Baadsmand, hvorpaa Skibsorkestret intonerede Honnøren efterfulgt af den græske Nationalhymne. De Kongelige, som ankom til Piræus med Tog fra Athen, blev ved de officielle Besøg befordret ud til „St. Thomas“ i den græske Kongechalup, roet af græske Orlogsgaster.

#### Den græske Marine efter dansk Mønster.

Alt var lige fra Chaluppen, Gasternes Uniformer samt Plighuggeren — den Mand, der staa i Stævnen for at passe Kongeflag og Baadshage — og til Baadsmanden, der sad i Hækken og styrede, indrettet efter dansk Mønster — noget Kong Georg sammen med mange andre Ting, saasom Signaler, havde ført med sig fra hans Fædreland i Nord. Disse græske Chaluproere var forresten nogle stoute „Kale“, som næsten alle havde Skæg. At bære Skæg var forresten ogsaa et Plus i den danske Marine dengang, hvis man gerne vilde udstikkes til Kongesluproer. Ved Kongeparrets uofficielle Besøg ombord hentede vi dem i vor Chefsslup, der undertiden blev slæbt af Dampbarkassen, hvor vi — jeg selv var nemlig ogsaa Sluproer — da kun havde at sidde som Staffage med korslagte Arme og ranke Rygge. Ved Parader ombord, hvor den græske Konge — ofte i dansk Admiralsuniform — og Dronning da gik rundt og inspicerede, viste Kongen sig som en elskværdig Monark, der havde nogle venlige Ord tilovers for sine Landsmænd og ønskede ved Udtalelser overfor enkelte af Besætningen, at de maatte have det godt under Opholdet i Grækenland. Vor Baadsmand, der hed Krøyer, og som

senere blev Overbaadsmand, fik ved et af Kong Georgs private Besøg ombord foræret en Baadsmandspibe af Sølv med tredobbelt Kæde, ogsaa af Sølv, til at hænge om Halsen. Men det var ligesom, at det ædle Metal ikke kunde give nogle rigtige Pift af sig. Jeg arvede et Stykke af Kæden ved hans Død, og nu har min Datter den i Form af en Armlænke.

Da vi lettede fra Piræus Rhed, gik vi som før nævnt til Italien og anløb derefter en Række Middelhavspladser, inden vi et Par Dage før Jul lagde ind i Gibraltars Havn. Derfra stak vi til Søs Lille Juleaften og holdt Juleaften i spanske Søen under en mægtig Ryger, men naaede dog saa betids op i Kanalen, at vi kunde fejre Nytaarsaften i Southampton. Vinteren med Frost og Is var da allerede begyndt at sætte ind hjemme, saa vi fik Telegram om at sætte Kurs hjemad. Efter at have fyldt Kul stak vi over Nordsøen, stod Skagen ind og gik ned i Sundet til Helsingør, men da der allerede var Isdannelse i Sundet, og det var Nat, gik vi til Ankers i Mølle-Bugten. Da vi havde lettet næste Dag, blev vi stoppet af Lodsbaaden, der havde Ordre til os om at gaa ind i Helsingør Havn og gøre klar til at modtage Besøg af Flaadeinspektøren. Efter at han Dagen efter var kommet ombord, stod vi op i Hornbæk-Bugten, hvor vi blev inspiceret. Sejlsadsen til København var ret besværlig, da Sundet var ved at blive tillagt af Is, og paa det sidste Stykke maatte en Isbryder bane Løb for os ind til København, hvis Havn var helt tillagt af Is. Fra Estakaderne til Dokøen, hvor vi skulde lægge til, havde Ekvipagens Folk iset en Rende, hvor vi saa selv dampede igennem. Det var den overordentlige strenge Vinter i 1895, som havde sat ind, og da vi næsten lige var kommet fra Middelhavet, siger det sig selv, at vi døjede overordentlig af Kulde, eftersom vi ingen ekstra Vinterbeklædning havde, kun



Dampskonnerten „Diana“.

2 Tæpper i Køjerne, og at der ikke fandtes Kakkellovne ombord. „St. Thomas“ var forresten det sidste Skib, der slap ind til København, inden Isen lukkede helt for almindelig Sejlads. Nattetemperaturen var allerede da omkring ca.  $\pm$  20 Gr. C.

#### Kun Landlov een Gang om Maanedet!

For at vi ikke skulde fryse alt for meget i de 8 Dage, der var tilbage til Kommando-Strygningen, fik hele Besætningen med Undtagelse af Vagtskiftet Natte-Landlov, hvilket var en mægtig Svir. Det kan i den Anledning bemærkes, at der dengang ikke var noget, der hed Natte-Landlov — ikke engang for Officererne — den blev først tilladt meget senere. Paa Togt havde Elever og Værnepligtige kun Landlov hver fjerde Søndag, altsaa engang om Maanedet, og da kunde vi gaa i Land efter Skafning fra Kl. 1—6, og naar det var vældig flot til Kl. 7! Vi skulde være ombord igen, til Køjerne blev givet ud Kl. 8. Alle Officererne havde derimod Landlov til Kl. 10, herfra dog undtaget de Gifte, der som Regel under Københavns-Ophold havde Natte-Landlov. — Gennem Havnen, der som sagt var helt tillagt af Is, holdtes ved Isbryderens Passage en Rende aaben, som hindrede os i at gaa over Isen i Land ved Toldbodløbet, men saa blev der over Renden lagt en Stige, paa den igen nogle Brædder, og saaledes slap vi for at gaa den lange Omvej ad Christianshavn. D.F.D.S.'s nye Isbryder „Bryderen“, der besørgede Posten til Malmø under Isperioden, var forresten et Fænomen ved sin Fremkomst, idet den som ny Type blev Forbillede for Nutidens Isbrydere derved, at den kunde fylde sine Ballast-Tanke med Vand, saaledes at Forenden kunde løfte sig op paa Isen og bryde dens Flader ved sin Vægt. — I Vinteren 1895—94 var jeg som sidste

Aars Elev paa Togt med Skonnerten „Diana“ til Vestindien, hvor jeg første Gang fik Anledning til at glæde mig over det skønne Landskab, som jeg syntes, vore 3 udenlandske Øer frembød. 1894—95 var jeg som Overmatros paa Middelhavet med „Dagmar“, men om dette Togt har jo allerede min gode Ven og Kammerat fra Elevtiden, Materielmester Flye, berettet for „Vikings“ Læsere.

#### Dybthavs-Undersøgelser og Kapring af Prise i Land.

I Sommeren 1895 var jeg med Skonnerten „Ingolf“ paa dens Ekspedition til grønlandske Farvande, hvor en 5—6 Videnskabsmænd fulgte med. Den bekendte Kommandør Wandel var Skibets Chef, og vi skulde foretage Dybhavs-Undersøgelser og -Maalinger langs Vestgrønland. Fra Island satte vi Kursen lige mod Grønland, rundede „Kap Farvel“ og gik op gennem Davisstrædet til Disko, hvor Ekspeditionen paabegyndte sine Undersøgelser, til hvis Formaal der var bygget et helt Laboratorium henne paa Agterdækket. Hele Undersøgelser-Området gennemtrawledes paa den Maade, at vi sejlede en vis Distance ud og saa stoppede op. Først skulde Dybden loddet, hvilket skete ved en Loddeline af Klavertraad, hvor Loddet bestod af en Kanonkugle, der, naar den tog Bunden, udløstes ved en særlig Anordning og blev liggende paa Bunden, hvorefter vi kunde hive Loddelinen hjem. Udstikning af Linen skete fra en Tromle med Omdrejningstæller, der satte os i Stand til at beregne Dybden efter Længden af den Line, der var stukket ud. Den største Dybde loddedes sønden for „Kap Farvel“ og var henimod en dansk Mil. Efter Dybde-Maalinger fulgte Undersøgelse af Vandets Temperaturforhold og Saltholdighed paa forskellige Dybder, og til det Brug havde vi noget, der hed Vandhenter,



*Dans ombord paa „Ingolf“ med Grønlanderinder.*

en Slags Metal-Cylindere, inden i hvilke Termometeret var anbragt. Derefter blev Havbunden skrabet og Prøver udtaget til Undersøgelse. Der fandtes forskellige Skrabere, der hver for sig var indrettet til de forskellige Bundforhold. En af Skraberne, som blev anvendt paa Klippegrund, bestod af en Slags Hjulaksel, en Stang mellem 2 Hjul, som man trak henad Havbunden. Til Stangen var fastgjort Schwabere, der skulde faa Skaldyr o. l. til at hænge paa. Engang hev vi saa styrtende med Rejer op, ovenikøbet Kæmpe-Rejer, og vi troede, at vi nu skulde have Rejemad — men nej, de skulde alle overgives til Videnskaben. Først derefter fik vi dem, og saa kan det nok være, at den stod paa Rejemad i flere Dage. Nogle af de Fisk, som vi hev op fra de store Dybder, var i mange Tilfælde ikke til at identificere, idet den hurtige Op-hivning fra den store Dybde havde sprængt dem fuldstændig. For at faa fat paa Planktonet, det vil sige den i Havet svævende Masse af Dyr og Planter, blev der slæbt et Plankton-Net i eller noget under Vandoverfladen. — Paa Landlov i de grønlandske Fjorde havde vi mange fornøjelige Timer i Selskab med Grønlanderne. I Sommerens Løb erfarede vi i Godthaab, at „Hvidbjørnen“, Grønlandske Handels Damp-Barkskib, paa Vej til Grønland var forlist, hvilket var ret kedelig for os, eftersom den havde Kul med, som vi skulde have. Chefen tog derfor under Overvejelse, om vi skulde gaa til Rittenbeck for selv at bryde Kul af de Lejer, som fandtes der, men gennem Kolonibestyreren i Holsteinsborg opnaaedes der ved Forhandling med „Grønlandske Handel“ Tilladelse til, at vi maatte forsyne os med Kul fra et Depot i Holsteinsborg, som var udlagt til en amerikansk Ekspedition. Vi slap saa baade for Bryderiet og — Kulbryderiet! Foruden at være Ekspeditions-skib skulde „Ingolf“ ogsaa varetage Fiskeriinspek-tionstjenesten den Sommer, og i den Egenskab blev

vi engang anmodet af Kolonibestyreren i Holsteins-borg om at foretage Inspektion paa nogle Øer i nogle Stræder Nord for Holsteinsborg, da en Kajakmand havde fortalt, at amerikanske Fiskere drev Fangst de paagældende Steder, og ovenikøbet inde paa Land havde etableret et Depot med Grejer og Salt til Ned-saltning af Hellefisk. Fra „Ingolf“ udrustedes saa en Ekspedition af Fartøjer, og under Førerskab af en kendt Kajakmand og en Koloni-Assistent naaede vi ud til det angivne Sted, hvor der ganske rigtig fandtes et stort Depot af Salt, Tovværk, Sejl og Rundhol-ter. Desuden fandtes der flere Tønder indeholdende forskelligt Skindtøj, som trods Forbud var afkøbt Grønlanderne direkte for en ringe Betaling, vel sag-tens Brændevin! Ved Depotet fandtes ingen Menne-sker, men da alt var Kontrebande, styrtede vi Saltet i Havet og stuede de øvrige Ting i Fartøjerne og afleverede dem til Kolonibestyreren som Prise, trods det, vi selv godt kunde have brugt nogle af Grejerne.

Saa kom der nogle Aar, hvor jeg som Underbaads-mand næsten udelukkende sejlede med Skoleskibe som Kadet-, Elev- og Maskinist-Skoleskibe, hvor vi Befalingsmænd var Lærere samtidig, og hvor jeg for mit Vedkommende underviste i Praktisk Sømands-skab, Signalering, Fartøjsøvelser og Splidsning.

#### **Flaaderevue paa Spithead Rhed og Drukne-Ulykke i Karlskrona.**

I 1902 var jeg med Kystforsvarsskibet „Herluf Trolle“, der skulde til England for at deltage i den store Flaaderevue paa Spithead i Anledning af Kong Edward VII's Kroning. Vi gik gennem den forholds-vis nye „Kejser Wilhelm Kanal“. Alle de mange Krigsskibe paa Spithead Rhed, hvor Alverdens Na-tioner var repræsenteret, var et prægtigt Skue. De laa opankrede paa 5—4 Rækker med kun et Svaje-rum imellem. Men baade Revuen og alle de mange



andre store Festligheder blev ikke til noget denne Gang, da Kong Edward var blevet syg forinden, saa i Løbet af et Par Dage skiltes Skibene og sejlede hver til sit. Hjemkommen fra England gik vi ind i Aarets Øvelseseskadre. Under dens Besøg i Karlskrona indtraf dér den sørgelige Hændelse — det var forresten den 16. September, husker jeg — at en Jolle, som nogle af vore Officerer efter Landlov vilde gaa ombord til Skibet med, kæntrade, hvorved 4 unge dygtige Officerer satte Livet til.

#### Jul i Piræus og Gave fra Kong Georg.

I 1908—09 gensaa jeg ombord paa Krydseren „Hejmdal“s Togt til Middelhavet bl. a. Piræus, hvortil vi ankom et Stykke Tid før Jul, og hvor vi skulde blive liggende Julen over. Selve Juleaften var Skibet pyntet med Solsejl og Flag og Besætningen iført sit hvide Paradedøj. Ved 5—6 Tiden samledes vi alle til Gudstjeneste paa Agterdækket, hvortil Kong Georg og Dronning Olga med Følge uofficielt var ankommet forinden. En Officer læste som sædvanligt under en saadan Udkommando Jule-Evangeliet, efterfulgt af fælles Salmesang. Saa stod den paa Flæskesteg og Risengrød over hele Skibet, hvorefter Juleposten blev uddelt samt de forskellige Gaver, som en „Kommission“, sammensat af Officerer og Menige, havde været inde i Land og købe et Par Dage forinden. Kong

Georg havde ladet medbringe Julegaver til os, som han personligt delte ud paa Agterdækket, og jeg fik af ham en dejlig Køje-Forligger af Kamelhaar, som han ved Overrækningen til mig ledsagede med nogle Ord om, at han haabede, „den vilde gøre god Gavn, for der er jo lidt koldt derhjemme paa Gulvene i Nyboder.“ Ved 10-Tiden, da de kongelige Højheder havde taget Afsked, fortsattes Juleaftens-Festen med Punch-Drikning og Kortspil. Kongen syntes ikke at have forandret sit Udseende i de 16—17 Aar, som var gaaet, siden jeg sidst saa ham i Piræus. I Juledagene havde han inviteret os til Frokost paa sit Lystslot „Tatoi“ udenfor Athen, hvortil vi blev befordret med Hest og Vogn, og hvor vi besaa det til Slottet hørende Landbrug, som blev drevet efter dansk Mønster og under Ledelse af Danske. Da vi en af de andre Juledage atter var i Land i Piræus og var gaaet i Teatret, blev vi pludselig kaldt ombord, da Chefen havde faaet Telegram som straks at afgaa med „Hejmdal“ til Messina for at yde Hjælp fra Danmark i Anledning af den der indtrafne Jordskælvkatastrofe. Fra Messinatrædet skulde vi gaa til Spezia for at aflevere et Par Torpedoer, som vi havde haft med hjemmefra, og som skulde installeres i den Undervandsbaad, som den danske Regering havde bestilt paa Fiat-Værfterne, og som nu laa dér under Bygning.

(Fortætes i næste Nr.).

Aage J. Chr. Pedersen:

### Søn af en Helt

Hagerups Forlag. Pris Kr. 3,75 kart.

Atter foreligger der en ny Bog fra den kendte Ungdomsforfatter Aage J. Chr. Pedersen.

Maaske ikke saa spændende som hans bekendte Lars Lynge-Serie, men desto mere en Appel til den danske Ungdom. Det er, som om Aage J. Chr. Pedersen har skrevet alle sine øvrige kendte Drengébøger for at skabe Baggrund for denne Bog om en rigtig dansk Dreng. Ganske glimrende er Milieuet lagt med syv unge Mennesker, der holder sammen i tykt og tyndt. Man ser her Modsætningerne, hvor Bogens Helt, Finn, faar afleveret alt det, som Forfatteren vil fortælle til dansk Ungdom, og de unge Mennesker oplever ogsaa Krigens Ankomst til Danmark. Man læser om Episoderne i Sønderjylland, og han fortæller i sin Bog, hvordan den danske Ungdom staar parat til at slaa et Slag for gamle Danmark.

Gode, sande og rigtige Ord skrevet af et varmtfølede Hjerter for Ungdommen, tænkt af en nobel Hjerne og ment af et godt Hjerter. Denne Bog „Søn af en Helt“ bør ikke læses kun af Drengene; den bør ogsaa læses af enhver Lærer og Ungdomsleder, der har Ansvar for den opvoksende Ungdom.

A. B.

Børge Mikkelsen:

### Jørn Havbo blandt Smuglere

Hagerups Forlag. Pris Kr. 3,75 kart,

Børge Mikkelsen bliver bedre og bedre som Drengébogsforfatter. Med sin sidste Bog „Jørn Havbo blandt Smuglere“, som foregaar i Amerika, har han skabt en virkelig spændende Drengébog. Alle de Hændelser, som Jørn Havbo kommer ud for, er jo netop det, som en rigtig rask Dreng drømmer om. Her er baade Slagsmaal med Smuglere, Flugt fra Politiet, Kamp med Kystpolitiet, Hanekamp og mystiske Overfald, og i sidste Kapitel: „Revolverne taler“ føler man Spændingen stige til Haarrødderne. Som en urg Mand sagde, der fik Lov til at læse Bogen: Der er vel nok Skub i den Fortælling; man er lige ved at tabe Vejret.

Referenten.

## Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

### Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning efterses. Kuponsudbylte indsendes paa Konto.

### Indtægtsforvaltning

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

Vejledning udleveres fra Kontoret

Niels Hemmingsensgade 24

Husk at forny Deres Abonnement, hvis

De vil undgaa Standsning af Bladet.

## Jubilæum.

Den 1. Januar kan Regnskabsfører *Gudmund Jensen*, „Georg Stage“ fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Vi aflægger et Besøg i hans hyggelige Hjem i Jernbaneallé i Taastrup i den smukke Rødstensvilla, som han — alsidig som han er — selv har leveret Tegningen til.

Gudmund Jensen er født i Øster Marie paa Bornholm den 3. Decem-ber 1896. Hans Fader var Karetmager, men Drengens Lyst stod til Sølivet. I 1913 fik han sit Ønske opfyldt og kom ud som Elev med gamle „Georg Stage“. Efter endt Togt sejlede han et Par Aar med forskellige Skibe, indtil han i 1916 som Understyremand atter kom til Tjeneste paa „Georg Stage“.

Da han først var kommet tilbage, fik man hurtigt Øjnene op for den støtte, rolige Mands Brugbarhed, og herfra til Ønsket om at knytte ham fast i Selskabets Tjeneste var Skridtet ikke langt. 1. Januar 1917 ansattes han som Regnskabsfører. Det var med Betænkelighed, den unge Mand overtog den ansvarsfulde Post,



*Gudmund Jensen.*

som han siden har vist sig voksen i fuldeste Maal.

Vi spørger, om der i de mange Aar ikke er forefaldet en eller anden Begivenhed, der har efterladt dybere Indtryk. Jo, det er der, der er Salget af gamle „Georg Stage“. Skibet solgtes som bekendt til den amerikanske Kaptajn og Forfatter Allan Villiers, der døbte Skibet efter den polske Sømandsforfatter Joseph Conrad og foretog en Jordomsejling med det gamle veltjente Skib. En Søn af „Georg Stage“'s nuværende Fører Kaptajn Juncker deltog i denne Tur. Ellers har alt i de 25 Aar gaaet sin rolige Gang.

Mange er de unge Sømand, Gudmund Jensen har haft at gøre med i de mange Aar, men alle bevarer de Mindet om en støt og djærv Mand, der altid har sine Sager i eksemplarisk Orden og derfor ogsaa har Ret til at kræve det samme af sine Undergivne.

Han har gennemgaaet en alsidig Uddannelse; foruden det store Regnskab og Indkøbene til Skibet er han tillige Radiotelegrafist og Skibets Maskinmester.

Naturligt falder Talen paa det store Tyveri, der har fundet Sted paa „Georg Stage“, der ligger i Vinterhavn i Nykøbing Sj. Her har Jubilaren tilbragt nogle anstrengende Dage for at faa konstateret, hvor meget der mangler i Beholdningerne.

I sin sparsomme Fritid dyrker Jensen sine 3 Hobbies, Cykling, Fotografering og Lystfiskeri. Han ejer en enestaaende Samling af Fotografier af saavel den gamle som ny „Georg Stage“, en Samling, der engang vil blive af meget stor Værdi.

Fra nær og fjern vil Hilsnerne den 1. Januar strømme ind til Hjemmet i Taastrup. Faa er som han agtet baade af Elever og Overordnede. Det bliver en Dag, der ikke gaar upaaagtet hen.

*A. Nielsen.*

*En meget smuk*

*Chanty-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

Vikingens Ekspedition,

Gl. Mønt 39

København K.

Tlf. Central 9822 — Byen 8040

## Danske Succesbøger

Den kendte Ungdomsforfatter Aage J. Chr. Pedersen, hvis sidst udkomne Bog vi anmelder andetsteds i Bladet, er efterhaanden blevet opdaget af de europæiske Forlag, og hans Bøger er trykt i langt over 100.000 Eksemplarer spredt over Europa.

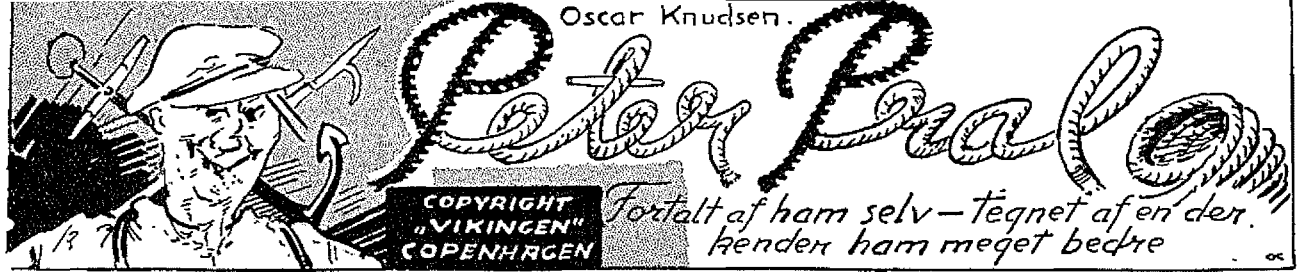
„*Fuld Kraft frem*“ er i Danmark kommet i 2 Oplag. I Sverige har Lundblad's Forlag i Uppsala udsendt den under Titlen: „*Fullt Kraft framåt*“, udmærket oversat af G. Edelberg.

I Schweiz (Zürich) er den udsendt paa Albert Müllers Forlag paa Tysk under Titlen: „*Volle Kraft voraus!*“

Lårs Lynge Bøgerne er nu trykt i 50.000 Eksemplarer. *Fuld Kraft frem*-Serien ialt (her og i Udlandet) i ca. 40.000 Eksemplarer. „Søn af en Helt“ er trykt i 10.000 Eksemplarer.

Som man vil se, den virkelig gode Bog, der taler til Ungdommen, finder ogsaa Forstaaelse. Red.

*Husk at forny Deres Abonnement*



Ovenstående Udbrud (Føj, då - o. s. v.) vil enhver, der har været ude for en ubehagelig Overraskelse, sikkert godkende. — Her sad jeg i min Godsvogn, omringet af „pansers“ — et amerikansk Udtryk for de saa populære „Stridsere“ = Politibetjente. Min Hjerne gik dog straks i Gang med at finde en Udvej.



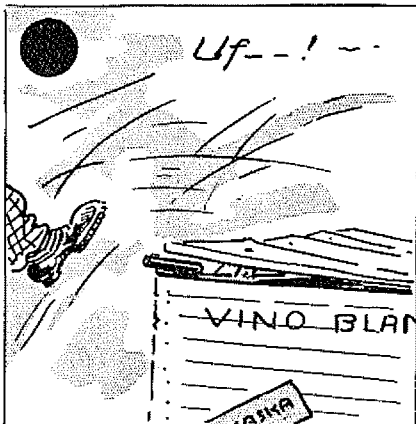
Udvejen stod lige ved Siden af mig. En stor Kasse, destineret til Alaska. Jeg besluttede mig til at gemme mig i Kassen og køre med til Po- Inrlandet — hvad var vel enklere? — kort, klart — genialt!!



Heldigvis laa der noget Værktøj i en Krog af Godsvognen, og jeg gik straks, fløjtende i Gang med at aubne Kassen. Naar jeg skriver fløjtende, er det rent billedligt. Jeg turde saa sandelig ikke fløjte i Virkeligheden. Saa kunde det jo være, at Betjentene udenfor satte deres Fløjter i Funktion. — Ha!



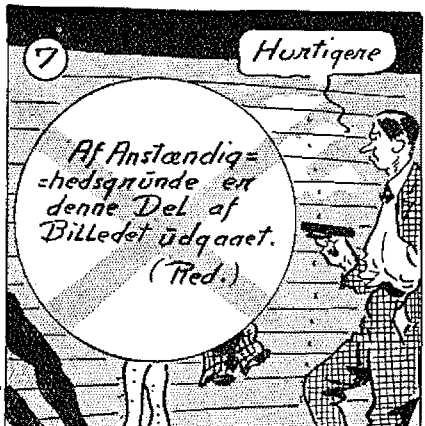
Udtrykket „Hands up“ kom aldeles overraskende! bag paa mig. Hvorfor kom denne frygtelige Stemme? — Fra den tomme Luft? — Nej — oh, nej! Stemmen kom fra den Kasse, jeg lige havde udset til at være min „Redningsband“, for at tale maritimt (d. v. s. sømandsmæssigt).



Gennem Sprækken tittede en sort, truende Revolvermunding imod mig, ligesom for at give Stemmen en alvorlig Baggrund. Som De vil bemærke er Billedets Nummer faldet ud af den sorte Skive øverst til venstre. Dette har jeg anordnet for at understrege Forvirringen i Situationen, rent kunstnerisk, altsaa.



Af ovenstående Illustration vil De forstaa Situationen's Tragik. Hr. Speck, den efterlyste Forbryder, befandt sig i Kassen, og jeg, — den falske Mr. Speck, var alene med ham og hans Revolver og med et helt Læs Betjente udenfor Godsvognen. — Paradoksalt! —



— Han forlangte, at jeg skulde smide Klunset — — — — — ??? — — — — —



— Og saa tog han det selv paa. — — — — — Jeg tog hans paa. — — — — — Det var meget for smaat, — — — — —



Og saa kom jeg ned i Kassen alligevel. Mr. Speck sammiede den til over mig. Jeg laa og tænkte paa Karl den 2den i Tower, der horte dem rejse Shalottet udenfor — — — — — Nojagtig samme Fornemmelse havde jeg — — saa rykkede det i Vognen — — vi kortet!

## Vikingens Tegner

„VIKINGEN“s Tegner Kjeld Simonsen er ved at blive en berømt Mand. Hans Tegneserier har gaaet i mange forskellige Lande, og hans Filmserier er af indviiede kendt som den moderne Tegneserie.



Kjeld Simonsen.

Nu har Forlagene ogsaa faaet Øje paa hans særprægede Illustrationsmaade, som for os Danske virker international, baade engelsk og amerikansk. Flair er der over Billederne, men Kjeld Simonsens lune danske Humør gaar igennem hvert Sujet og viser, at vi fuldtud herhjemme kan være med, naar det gælder om at lave en Bog for de alleryngste.

Illustrationsforlaget, som har udgivet denne Bog om Mads, Mogens og Mikkel, der gaar i Cirkus, har heller ikke betænkt sig paa at fremstille den i Kæmpeoplæg udført i smukke Farver med meget underholdende og morsom Tekst. Alle Farvetrykkene er udført i Offset af F. E. Bording A/S. Det kan kun glæde „VIKINGEN“, som allerede i mange Aar har benyttet Simons Tegninger, at andre nu ogsaa har faaet Øjnene op for, hvilken Kapacitet han er paa Tegneomraadet, og vi føler os overbeviste om, at hans Bog om Mads, Mogens og Mikkel vil blive revet væk, ikke mindst fordi denne store flerfarvede Bog kun koster Kr. 4,50.

Referenten.

### A. Kamp:

De rejste ud og gjorde Danmark større  
Ejnar Munksgaards Forlag. Pris Kr. 7,50

Med denne Bog har Forfatteren A. Kamp virkelig afhjulpet et stort Savn. Paa cirka 300 Sider har han samlet alt, eller saa godt som alt, om de mest betydningsfulde Udlandsdanskere, der har gjort sig bekendt i de sidste hundrede Aar. I dette Stof maa der jo ligge Masser af Guldgruber for Forfattere, og man læser med Spænding de forskellige Smæastykker, der er levnet de enkelte Personer og Firmaer og ønsker bare, der havde staaet noget mere om de te eller hint. Saa spændende forekommer Stoffet, som paa en udmærket Maade er kædet ind i hinanden i glimrende ordnede Afsnit. At begynde at fortælle noget specielt om Bogen er umuligt, da Stoffet jo er saa cvervældende, men vi læser om det danske Verdensfirma F. L. Smidth, og de fleste af vore store Rederiers Virksomheder er ogsaa nævnt, ja selv „Vikingen“s gamle Ven Chr. Hellesøe paa Samoa er med. Han blev født i Jels i Sønderjylland i 1850, og han har holdt „Vikingen“ lige til Krigen kom. Han regnes ogsaa for at være Nestor blandt Danskerne paa Stillehavet. For enhver, der interesserer sig for dansk Virke, baade herhjemme og i Udlandet, er denne Bog en Nødvendighed og en spændende Lærebog.

A. B.

## Nogle Uddrag af Anmeldelser om »Leopardlængen«

Gustav Kragh's Bog om det gamle Nyboder blev modtaget med Begejstring af Pressen. Ord som fornøjelig, kulturhistorisk, samt at man er kommet i godt Selskab gaar igen i de Anmeldelser, som Bladene skriver om denne interessante Bog, og vi bringer nedenstaaende nogle Uddrag af disse.

R e d.

„Nationaltidende“: „Der staar en Duft af Saltvand og gammel Rom op fra denne Bogs Blade. „LEOPARDLÆNGEN“ er rigtig Hyggelæsning.“

„Under Dannebrog“: „Det er uforfalsket Nyboders-Sprog, som kun den „indfødte“ kan skrive det, og man har Følelser af, at hvert Ord i disse Fortællinger er sandt og ægte.“

„Aftenbladet“: „Bogen er rig paa Begivenheder og paa godt gammeldags Nyboder-Humør.“

„Kristeligt Dagblad“: „En fornøjelig og underholdende Roman. Samtidig gør Forfatteren en kulturhistorisk vigtig Gerning ved, foruden at optegne Minder fra Livet i de lave Stuer og smaa Haver, at meddele Viser og Vers, der engang udgjorde en væsentlig Del af Underholdningen, hvor Nybodersfolk kom sammen.“

„Marinetidende“: „Vi kommer i godt Selskab. En god Bog er „LEOPARDLÆNGEN“, og dens Forfatter vækker dyrebare Minder til Live om vor Flaades smukke Traditioner og om den „Holmens faste Stok“, der selv i svære Tider aldrig glemte, hvad den skyldte Konge og Fædreland.“

A/s DET DANSK-NORSKE  
DAMPSKIBSSELSKAB  
Amaliegade 33 - København K.

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

52 Filialer og Kontorer i Provinsen

**HANDELSBANKEN**

**M**ED Henry Morgan havde det syttende Aarhundredes Søøver-Uvæsen i de vestindiske Farvande naaet sit Højdepunkt, skønt der blandt hans nærmeste Efterfølgere i det lovløse Erhverv var adskillige, der gjorde ihærdige Forsøg paa at efterabe og overgaa ham. Mellem disse støder man i den maritime Historie paa Navne som „Coxen“, „Harris“, „Sawkins“, „Sharp“, „de Graff“ og „de Montauban“, som alle var ryggesløse og rovgribske Søkapitajner,

der havde svoret til det sorte Flag. — At civiliserede Lande — altsaa civiliserede efter Datidens Begreber — førte Krig med hverandre var naturligvis en Ting for sig, og herimod var der vel ikke noget at indvende; men at visse Personer og deres Tilhængere for personlig Vindings Skyld førte privat og barbarisk Krig mod en enkelt Nation, som det havde været Tilfældet mod Spanien, kunde dog i Længden ikke tolereres, og Henry Morgan var ikke den eneste, der af den Grund var blevet kastet i Fængsel. Saa tidligt som 1655 havde England ved Lov forbudt al saadan privat Krigsførelse, men denne Lov sov blideligt, naar Overtrædelserne var i Englands egen Interesse, og den havde hidtil været uden nævneværdig Virkning. I Aaret 1690 blev der ved en kgl. Proklamation lovet Benaadning til alle ergelske Sørovere, som inden en bestemt Frist meldte sig selv, men dette fik heller ingen særlig Betydning før efter Freden i Ryswick 1698, da baade England og Frankrig blev enige om at sætte en Stopper for Uvæsenet, som herefter havde mistet den sidste Rest af sin til Dels lovløse Karakter.

De fleste Filibustere opgav herefter — ganske vist kun for en Tid — deres uhæderlige Erhverv og slog sig ned som Plantere; men Fribytte var nu engang saa rodfæstet i Vestindien, at et Lovbud ikke paa en Stud kunde komme Uvæsenet til Livs. Der skulde skarp Lud til disse skurvede Hoveder, og Luden fordrede lang Tid, før den virkede. Fra det mere hæder-

# Historiske Sørovere

XII.

Filibustere og Maroonere — Ved Oscar Jensen

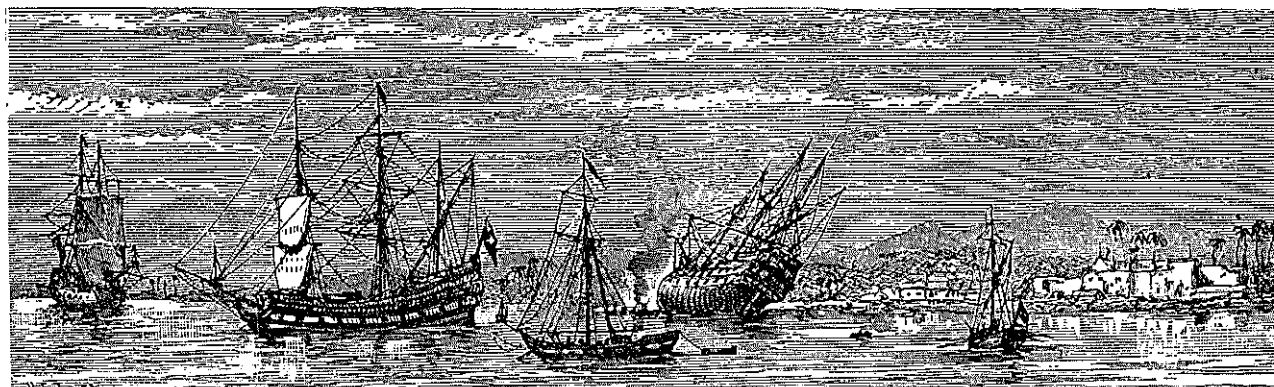
William Kidd

lige Liv som Plantere vendte mange snart igen tilbage til deres tidligere lovløse Tilværelse og blev Sørovere i Ordets bogstaveligste Forstand, og for disse gjaldt det ikke om at føre fanatisk Krig mod Spanien alene — saavel til Lands som til Vands — men udelukkende om at berige sig ved Røveri paa Søen, og de angreb og udplyndrede ethvert Skib, de kom ud for, og som de mente at kunne magte — uden Hensyn til Skibets Nationalitet.

Denne nye Epokes

Filibustere havde nu ikke længere deres tidligere faste Baser og Tilholdssteder, hvor de uden Indblanding fra Myndighedernes Side kunde sælge deres røvede Bytte og deres Fanger. For dem eksisterede Havne som Port Royal, Kingston og Tortuga nu kun i Forbindelse med Galger, der stod parat til at modtage dem; og saa begyndte de at nedgrave deres røvede Bytte paa øde og ubeboede Steder, hvor de senere kunde hente det, naar de agtede at trække sig tilbage til en roligere Tilværelse i en eller anden Krog paa Landjorden. Deres Fanger skilte de sig af med ved „Marooning“ — den tidligere nævnte Fremgangsmaade, der ogsaa benyttedes over for opsætsige Kammerater, der gjorde sig skyldige i at gøre Forsøg paa at stifte Mytteri. Saadanne blev simpelthen sat i Land paa en eller anden øde og ubeboet Ø for der at blive overladt til en uvis Skæbne, der enten kunde blive en ynkelig Sultedød eller — i heldigste Tilfælde — efter mange udstaaede Lidelser at blive optaget af et eller andet tilfældigt forbisejende Skib. I Reglen fik de dog en Musket, en Haandfuld Krudt, nogle faa Kugler og en lille Tønde ferskt Vand med. Denne Marooning blev saa almindelig i den sidste Ende af det syttende Aarhundrede og langt ind i det attende, at den Tids Pirater i Folkemunde ogsaa kaldtes „Maroonere“.

Enhver, som har læst den amerikanske, fantasifulde Forfatter Edgar Poe's vidunderlige Historie „The Gold Bug“ — „Guldbillen“, har sikkert med den største



Søroverskibe ved Port Royal — Jamaica.

Interesse og Spænding fulgt den heri omtalte Eftersøgning for at finde Kaptajn Kidd's skjulte Skatte.

Hvem og hvad var da denne Kaptajn Kidd?

William Kidd var født i Greenock 1655, men træder først frem i Historien 1689. Blandt hans Samtidige var hans Navn omgærdet af al den Romantik, der var forbundet med Sørøvere og Sørøveri. Den offentlige Mening stemplede ham som den mest ryggesløse Pirat, der havde sejlet under det sorte Flag — en Slyngel, der med sin hurtigt sejlene Fregat jagede og overfaldt de fredelige, hjemvendende Ostindiefarere, myrdede og udplyndrede de rige Nabober, der var om Bord som Passagerer, maroonede Besætningerne og solgte de erobrede Skibe og deres kostbare Ladninger til mislige Købmænd i oversøiske og afsides liggende Havne for endelig at sejle til en ubeboet Tropeø, hvor han skjulte sit Rov i Jordens Skød og bagefter med nogle faa Pistolskud dræbte de Mænd, der havde været ham behjælpelig med at grave det ned, saa ingen uden han selv kendte Stedet. Hans paastaaede Misgerninger kom endogsaa til Orde i en Sømandssang — en meget gammel Sang, hvis Indhold skal sigte til hans egen Bekendelse, og som den Dag i Dag er almindelig kendt over hele den engelsktalende Verden. I Oversættelse lyder denne Sang saaledes:

Oh, mit Navn var Kaptajn Kidd,  
da jeg sejled'! da jeg sejled'!  
Oh, mit Navn var Kaptajn Kidd,  
da jeg sejled'!  
Oh, mit Navn var Kaptajn Kidd,  
Med Guds Lov jeg var i Strid —  
myrdede til hver en Tid  
da jeg sejled'!

Land og Konge jeg bedrog,  
da jeg sejled'! da jeg sejled'!  
Land og Konge jeg bedrog,  
da jeg sejled'!  
Land og Konge jeg bedrog.  
Mangt et Handelsskib jeg tog.  
Hundreder af Mænd jeg vog,  
da jeg sejled'!

William Moore, min bedste Mand  
da jeg sejled'! da jeg sejled'!  
William Moore, min bedste Mand  
da jeg sejled'!  
William Moore, min bedste Mand  
dræbte jeg med en Pos Vand —  
mange, mange Mil' fra Land,  
da jeg sejled'!

Der er imidlertid ingen Grund til at fæste Lid til alt, hvad der saaledes blev paaduttet Kaptajn William Kidd. Han har ifølge historisk Granskning langtfra været nogen typisk Sørøver, og naar han ikke desto mindre blev brændemærket som saadan og endte sit Liv i Galgen, skyldtes dette væsentlig andre Aarsager, som er mindre smigrende for dem, der foranledigede hans Henrettelse, end for ham selv.

I Begyndelsen af 1690erne — altsaa i den engelske Kong William den Tredies første Regeringstid, da der rasede Krig mellem England og Frankrig — havde Kaptajn Kidd Kommandoen over et engelsk Kaperfartøj, der var udrustet for privat Kapital, og som opererede i de vestindiske Farvande. Han havde ved

at kapre franske Handelsskibe efterhaanden gjort sig fordelagtigt bemærket hos de stedlige Autoriteter; og da Sørøveriet i disse Farvande var begyndt at gaa disse Autoriteter paa Nerverne, foreslog den daværende engelske Guvernør paa Barbados, Lord Bellamont, de hjemlige Myndigheder at udsende et stærkt armeret Regeringsfartøj til Bekæmpelse af det for Søfarten og Handelen saa generende Uvæsen. Men af en eller anden Grund negligerede de hjemlige Myndigheder Forslaget, og der foretoges intet i den ønskede Retning.

Saa tabte Lord Bellamont omsider Taalmodigheden og tog Sagen i sin egen Haand. I Forening med flere andre højtstaaende, lordbetitlede Personer, som var bosiddende i England, dannede han et Slags Aktieselskab og erhvervede et i Deptford nybygget Fregatskib. Dette fik Navnet „The Adventure Gally“, blev armeret med 30 Kanoner og skulde have en Besætning paa 80 Mand. I første Instans var det naturligt Hensigten, at man med dette Skib skulde udrytte alle Vestindiens Sørøvere, men samtidig skulde alt Plyndringsgods, der blev taget fra disse, tilfalde Skibets Parthavere. Denne sidste Bestemmelse var dog at betragte som et indre Anliggende, der ikke vedkom Offentligheden; og for at give Foretagendet et statsautoriseret Præg skulde „The Adventure Gally“ ogsaa have Kaperbrev. Der ymtedes senere om, at selve Englands Konge ogsaa havde Aktier i dette Foretagende, men om dette har sin Rigtighed faar staa hen. Lord Bellamont var i hvert Fald Foretagendets Iscenesætter og Hovedmand, og som saadan tilkom det vel ogsaa ham at skaffe en Fører til Skibet. Med sit Kendskab til de om den dristige Kaper-Kaptajn William Kidd verserende Rygter saa han i ham den rette Mand til Posten, og han engagerede ham.

Saa blev William Kidd sendt til England, hvor der udvirkedes en kgl. Stadfæstelse for ham med Pligt til at jage Pirater over alle Have og føre dem for en Domstol og med Ret til at overhale og kapre alle de franske Handelsskibe, som han under sine Krydstogter maatte falde i med.

Imidlertid var „The Adventure Gally“ blevet vel udrustet og havde indtaget Proviant. Kaptajn Kidd havde selv hvervet de 80 Mand, der efter Bestemmelsen skulde udgøre Besætningen, og i Begyndelsen af Maj 1695 afsejlede han fra Plymouth. Hans første Maal var New York, og paa Vejen hertil kaprede han et fransk Handelsskib, som, da han naaede i Havn med det, blev erklæret for lovlig Prise, og som ved Salg gjorde det muligt for ham at komplettere og forøge sine Forsyninger, hvilket ogsaa var nødvendigt, thi han forøgede ogsaa sin Besætning. Da han forlod New York, havde han 155 Mand under sin Kommando — raa og ryggesløse Fyre, som udelukkende var engageret for Andel i Prispenge og alt andet Bytte, som maatte blive taget.

Fra New York sejlede Kaptajn Kidd efter Bestemmelsen til de vestindiske Farvande, men her var Heldet ham ikke gunstigt. Han krydsede længe omkring mellem Øerne i det karibiske Hav uden at træffe hverken Pirater eller franske Handelsskibe. Omsider blev han træt af denne legen Blindebuk og satte saa Kurs mod Madeira — derefter mod de Kapverdiske Øer, men heller ikke i disse Farvande traf han noget af det, han søgte, skønt der herfra hyppigt var rapporteret mis-

tænkelige Skibe med et piratagtigt Udseende. Endelig besluttede han at sejle sønden om Afrika og ind i det indiske Ocean, der paa den Tid var en livlig Tumleplads for de Havets Sjakaler, der havde Forkærlighed for at angribe Det engelsk-ostindiske Handelskompagnis hjemvendende og rigt lastede Skibe; og i Februar 1696 naaede han frem til Tamatave paa Madagascar, som skulde være et yndet Tilholdssted for disse oversøiske Sørovere. Men ved Ankomsten hertil fandt han uheldigvis Reden tom. Rovfuglene var fløjet og havde søgt andre Tilholdssteder.

Paa et Kryds, som Kidd derefter foretog langs Malabarkysten, havde han heller ikke Heldet med sig, og imidlertid begyndte hans Mandskab at vise Utilfredshed over det magre Resultat og over hans Magtesløshed over for de Sygdomstilfælde, der var forekommet om Bord. Et halvt Hundrede Mand var allerede døde af Kolera. Hertil kom ogsaa, at Skibet — skønt næsten nyt — var svampet i Bunden og lækkede som en Si, og at Provianten næsten var udgaaet, saa de daglige Rationer var skrumpet ind til et Minimum. Det er højst sandsynligt, at Kaptajn Kidd i Slutningen af denne Periode har haft Besvær med at holde Styr paa sine misfornøjede og skuffede Folk.

Saa faldt Kidd endelig i med et Handelskib. Han overhalede det under fransk Flag, og Handelsskibet tonede straks efter ogsaa fransk Flag. Derefter prajede Kidd paa Fransk, og da han blev svaret i samme Sprog, opfordrede han Handelsskibets Kaptajn til at dreje bi og komme om Bord i „The Adventure Gally“. Men Handelsskibets Kaptajn, som ikke kunde tale Fransk, sendte i sit eget Sted den Mand, som havde svaret paa Kidd's Praj; og denne Mand forklarede over for Kidd Sagen, som den var, at han selv var Franskmand og kun Passager om Bord i Handelsskibet, at dettes Kaptajn var Hollænder, og at Skibet tilhørte et Malabar-Rederi. Men hertil svarede Kidd, at han havde opfordret Skibets Kaptajn til at komme, og at han derfor ansaa denne Franskmand for at være Kaptajnen, og i Kraft heraf var han som engelsk Kaper-Kaptajn i sin Ret til at betragte Skibet som lovlige Prise; men han vilde nøjes med at lægge Beslag paa dets Ladning, og det gjorde han.

Kaptajn Kidd's Motiv til denne Handling var ikke til at misforstaa. Det havde strengt taget ikke været

hans Agt at foretage sig noget ulovligt; men hans hidtidige Uheld og Utilfredsheden hos hans Folk, der var begyndt at vise oprørske Tendenser, tvang ham til at sætte sig i Besiddelse af et eller andet Bytte. Og han trøstede sig med, at han ved at tilvende sig en værdifuld Ladning fra dette Skib, som havde tonet fransk Flag, havde lukket Munden paa sit knurrende Mandskab, uden at hans egen Samvittighed havde lidt nogen Skade derved. Ganske vist havde han ogsaa selv tonet falsk Flag, men under Krig havde han som Kaper-Kaptajn naturligvis Ret til at benytte Krigspuds.

Nogen Tid efter faldt „The Adventure Gally“ i med et hollandsk Skib, som tonede sit Hjemlands Flag.

Dette Møde havde straks givet Kidd's Mandskab Appetit paa mere Rov, og det stod i Klynger og betragtede det hollandske Skib, mens de diskuterede Muligheden for at angribe det. En Baadsmand ved Navn William Moore var særlig ivrig, og han gik agterud i Kahytten til Kaptajn Kidd og meddelte denne, at hele Besætningen forude var af den Mening, at der her var en gunstig Lejlighed til at tage en god Prise.

„Jeg er ikke Pirat og agter heller ikke at blive det,“ svarede Kidd, og han bad Baadsmanden gaa for efter, hvor han hørte til.

Moore maatte gaa med uforrettet Sag; men da Kidd kort efter kom paa Dækket, fandt han Folkene forsamlede om Storbaaden, som

de gjorde Miner til at ville svinge ud. I Spring var Kidd nede paa Stordækket og hende ved Baaden, og han spurgte dem, hvad de havde for, hvortil William Moore udfordrende svarede, at dersom Kaptajnen ikke vilde være med til at vinde de Goder, der tilbød sig, saa vilde de selv tage dem uden ham.

„Naa det vil I!“ raabte Kidd opbragt. „Saa skal jeg garantere Jer, at dersom nogen af I oprørske Hunde sætter denne Baad ud for at borde dette hollandske Skib, skal ingen af Jer komme om Bord til mig mere, for jeg vil skyde Jer, inden I naar at komme langs Siden igen.“

Efter denne Salut holdt Folkene inde med deres Forehavende. De skulede ondt efter deres Kaptajn og knurrede i Skægget, men pludselig trængte William Moore sig frem mod Kidd og raabte:

„En herlig Kaptajn! Han har bragt os allesammen til Tiggerstaven!“



Maroonede Fanger.



Kaptajn Kidd og hans seks Mænd i Anklagelogen i Old Baily.

„Hvad har jeg? din Hund!“ brølede Kidd, og bragt ud af Ligevægt greb han en Træpøs, som var fuld af Vand, svingede den og lod den med hele dens Tyngde og al hans egen Kraft falde paa Moore's Isse, saa den oprørske Baadsmænd gik i Dækket, som om han var skudt.

Ingen af det omkringstaaende Mandskab rørte sig. Slaget, som havde ramt Kammeraten saa haardt, havde aabenbart ogsaa lammet baade deres Lemmer og deres Tunger.

„Bring den Nar til Køjs,“ sagde Kidd kort. „Lidt Blodtab vil nok snart bringe ham til Bevidsthed igen og til en bedre Forstaaelse af sin Stilling.“

Saa gik han roligt agterover og gav Rorsmanden Ordre til at holde en anden Kurs, der bragte Hollænderen paa større Afstand.

William Moore kom dog aldrig til Bevidsthed mere. Han døde den følgende Dag, og Skibet indhylledes nu i en dyster og ildevarslende Atmosfære, som ogsaa vedvarende holdt sig, efter at den dræbte Baadsmænds Lig var sænket i Dybet med en Kanonkugle ved Fødderne.

Efterhaanden fik Kaptajn Kidd Opfattelsen af, at Affæren med William Moore havde bragt hans øvrige Mandskab i en for ham faretruende Sindsstemning, der naar som helst kunde føre til aabenlyst Mytteri, dersom han ikke snart fandt noget, hvormed han kunde stille det tilfreds; og da han kort efter faldt i med et stort Handelsskib, begyndte han straks at jage dette. Efter en hidsig Forfølgelse naaede han op paa Siden af det jagede Skib, og han saa nu, at dettes Navn var „Quedagh Merchant“, og at det var hjemmehørende i Bombay. Kort efter konstaterede han ogsaa, at det havde to Hollændere og en Franskmand om Bord som Passagerer, og at hele dets Besætning bestod af indfødte Indere. Det er lidet sandsynligt, at Kidd virkelig

ogsaa skulde have opfattet dette Skib som en lovlig Prise, fordi det havde en Franskmand om Bord som Passager. Uden nævneværdig Modstand bemægtigede han sig Skibet, og Franskmandens Tilstedeværelse kan kun tjene til at dulme hans Samvittighed.

„Quedagh Merchant“ havde en meget værdifuld Ladning om Bord, og efter at Kidd havde maroonet Skibets Besætning og Passagerer paa forskellige Steder af Malabarkysten, solgte han ud af Ladningen, og herved indkom der til Fordeling blandt hans Mandskab og til ham selv ialt 10,000 Pund Sterling. Dette gav 200 Pund til hver mand og 8,000 Pund til Kidd; thi han skulde efter Aftale have 40 Mandes Parter.

Kidd havde imidlertid sat Prismandskab om Bord i „Quedagh Merchant“, og han var derefter med begge Skibe snart igen paa Vej til Madagascar. Ved Ankomsten hertil faldt han i med et Søroverskib ved Navn „Resolution“, Kaptajn Culliford. I Overensstemmelse med sine Instrukser havde Kidd naturligvis straks i Sinds at berægtige sig dette Skib, men hans Mandskab protesterede herimod og truede med at skyde ham, dersom han gav Ordre til at angribe det. Culliford og hans Folk, som havde hørt Tale om Kidd og hans Mission, blev derfor højligt overraskede ved at møde alt andet end Fjendskab fra de Nyankomnes Side.

„The Adventure Gally“ lækkede nu saa stærkt, at der maatte pumpes Dag og Nat; og Kidd skiftede derfor alle sine Kanoner og sin Proviant over paa „Quedagh Merchant“. Det var hans Hensigt saa hurtigt som muligt at tiltræde Tilbagereisen til New York for derfra senere at afgive Regnskab for sin Ekspedition til de højstaaende Personer, der havde udrustet den. Men da hans Folk fik Underretning herom, forlod Størstedelen af dem „Quedagh Merchant“. Nogle af disse sluttede sig til Kaptajn Culliford, mens andre drog paa Eventyr i Madagascars Indre, og Kidd var herefter ladt tilbage med kun 40 Mand.

Med denne indskrumpede Besætning og med Resten af „Quedagh Merchant“'s Ladning sejlede han saa til New York, hvor Lord Bellamont imidlertid havde tiltraadt Posten som Guvernør. Kidd vidste, at Værdien af det Skib, han kom tilbage med i Stedet for „The Adventure Gally“, og Resterne af „Quedagh Merchant“'s Ladning rigeligt vilde dække alle Omkostningerne til hans tilendebragte Ekspedition, og han ventede naturligvis en venlig Modtagelse. Stor var derfor hans Overraskelse, da han kort efter sin Ankomst blev belagt med Arrest tilligemed 9 af sine Folk. De øvrige havde forinden set Lejlighed til at gøre sig usynlige.



Alle Kidd's Papirer, Effekter og Penge blev taget fra ham, og med første Skibslejlighed blev han og hans 9 Mænd sendt til London for i „Old Baily“ — Englands Kriminalret — at forsvare sig mod de grove Beskyldninger, der var rejst imod dem.

Sagen var, at Kaptajn Kidd's Adfærd i det indiske Ocean var rygtedes i Hjemlandet og havde der skabt ham mange Fjender blandt Søhandelens mest indflydelsesrige Folk, der stemplede ham som gemen Sørøver. De forskellige Tilfælde, som man mente gjorde en saadan Anklage berettiget, blev omtalt og ivrigt diskuteret i Parlamentet. Men da man vidste, at det var højstaaende Personer, der havde finansieret Ekspeditionen, blev der sat alt ind paa at faa Kidd og hans Medskyldige straffet, uden at Navnene paa de i Foretagendet implicerede, højstaaende Personer kom frem. Meningen med alt dette var naturligvis at opirre Lord Bellamont og Konsorter mod Kidd, og som det syntes at frengaa af det foran passerede, har det antagelig ogsaa virket paa d'Herrer Lorder som en rød Klud paa en Tyr.

I Maj 1701 blev Kaptajn Kidd og hans 9 Mænd ført frem til Forhør i Old Baily. De 3 af de 9 blev dog straks sat paa fri Fod, da det viste sig, at de var umyndige. Der holdtes to Forhør. Under det første stod de 9 af Kidd's Mænd anklaget for Søroveri, mens Kidd selv kun var anklaget for at have dræbt William Moore. Dette sidste kan kun forklares som et Forsøg paa at afholde ham fra at stille Spørgsmaal, der kunde være ubehagelige for de noble Lorder, som han havde været Straamand for.

Kidd indrømmede, at han havde dræbt William Moore, men tilføjede at han var blevet i høj Grad provokeret, og dersom han ikke havde handlet, som han gjorde, vilde en saadan svag Optræden over for den opsætsige Besætning have givet Anledning til aabenlyst Mytteri. Sagens retslige Behandling var ensidig. Berøvet sine Penge havde Kidd ikke Midler til at betale en Forsvarer, og han fik heller ikke Lov til at benytte Skibets Papirer, som ogsaa var taget fra ham. Det var tydeligt, at han ved at indrømme Drabet paa Moore havde faaet Skinnet stærkt imod sig, og at hans Skæbne allerede nu syntes afgjort.

I det andet Forhør stod ogsaa Kidd anklaget for Søroveri. Hertil svarede han, at han havde røgtet sit Hverv som en hæderlig Mand, og at han kun havde angrebet og taget Skibe, som efter hans Mening maatte være at betragte som franske, hvilket han ved kgl. Stadfæstelse havde faaet Ret til. Men intet hjalp ham; thi hans tidligere adelige Venner var nu hans svorne Fjender, og de havde besluttet, at han skulde dø. Og da Dødsdommen over alle de Anklagede var forkyndt, udbrød Kid:

„Har jeg myrdet William Moore, saa er denne Dom et Justitsmord. Jeg for mit Vedkommende er den uskyldigste af alle os, som her er anklaget for Søroveri, og som nu skal berøves Livet; og jeg er kun dømt, fordi onde Mennesker har sammensvoret sig imod mig.“

Den 23. Maj 1701 blev Kaptajn Kidd og hans seks Mænd hængt ved Execution Dock i Wapping — det mest snavsede og skumle Kvarter i London.

## En Tak til D/S „Øresund“

Tusinder af de Danskere, som i Aarenes Løb har sejlet med Øresundsselskabets Baade til Sverige, føler som et Stik i Hjertet ved at erfare, at D/S „Øresund“ bliver overtaget af de svenske og danske Statsbaner, og vi har i den Anledning faaet flere Breve, som udtrykker deres Sorg over, at den Ledelse, som paa saa udmærket en Maade før i Tiden har ledet D/S „Øresund“, ikke skulde være med til at sætte denne Rute i Gang igen efter Krigen, men vi tror, at de Traditioner og den udmærkede Maade, som D/S „Øresund“ saa smukt har hævdet, stadig vil blive ført videre af den Ledelse, som fortsat skal videreføre Dampskibsselskabet.

Nedenfor bringer vi een af de indsendte Udtalelser.

Den 1. Januar 1944 overtages Dampskibsselskabet „Øresund“ af de svenske og danske Statsbaner. Maa det derfor i den Anledning være en gammel Kunde forundt at rette en varm Tak til det populære Dampskibsselskab. Jeg er overbevist om, at jeg med denne beskedne Hyldest er Talsmand for mange Tusinde Danske og Svenske, der med lige saa stor Glæde som jeg har benyttet Øresundsbaadene i mange Aar. Desværre har Krigen bevi- ket en fuldstændig Standsning i Sejladsen, men jeg mindes tydelig alle de dejlige Ture, jeg har været paa. Man befandt sig godt ombord, og der

var en egen Stemning paa de velholdte Skibe. Officerer og Mandskab var altid elskværdige og i godt Humør, og man havde Indtryk af, at de gjorde deres for, at man skulde befinde sig godt og føle, at man var velkommen. Ikke mindst det storartede Køkken gjorde sit til Populariteten. Det kolde Bord og Smørebrødet blev berømt viden om. — Det er altsammen Ting, der er blevet husket, og ikke mindst Statsbanerne kan lære noget af det. Der er dog Haab om, at nogle af de gode Traditioner stadig vil være at finde paa de forhenværende Øresundsbaade, idet baade Officerer og Mandskab forbliver ombord.

E. Reesen.

### NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

# Søfartens Bibliotek

Nye Bidrag.

SØFARTENS BIBLIOTEK har haft den Glæde gennem stadige Gaver at modtage Beviser paa den Interesse og Forstaaelse, som man fra mange Sider har udvist for den danske Sømand.

Saaledes har Hans Majestæt Kongen sendt Biblioteket et Bidrag paa Kr. 100,00.

Af den senere Tids øvrige Bidrag kan vi meddele følgende: Assurance-Kompagniet Baltica A/S Kr. 200. Dansk Dampskibsrederiforening Kr. 6.000. Grøn & Witzke A/S Kr. 200. Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening, Lmt. Kr. 100. Nationalbanken Kr. 300. Dansk Styrmandsforening Kr. 200. Dansk Sejlskibsrederiforening, Marstal Kr. 200. Danske Navigatørers Biblioteksfond Kr. 550. Amagerbanken A/S Kr. 100. Nakskov Skibsværft A/S Kr. 200. Det Østasiatiske Kompagni A/S Kr. 1.000. Frederikshavns Skibsværft A/S Kr. 500. Aalborg Værft A/S Kr. 500. Københavns Skipperforening Kr. 200. Burmeister & Wain A/S Kr. 1.000. De private Assurandører Lmt. Kr. 100. Maskinmestrenes Forening Kr. 500. Horsens Kommune Kr. 100. Thisted Kommune Kr. 50. Hjørring Kommune Kr. 100. Københavns Havnevæsen Kr. 200. Nordjyllands Kul & Koks Co. Kr. 100. Assens Byraads Havneudvalg Kr. 25. Korsør Havn Kr. 100. Aabenraa Kommune Kr. 100. Ærøskøbing Kommune Kr. 25.

## Udvidelse af Bibliotekets Arbejdsomraade.

For at give de Søfarende Adgang til at laane en Del af Studiesamlingens interessante og oplysende Bind med paa Rejser, er et Udvalg af dens Grupper nu samlet i Studiebøggasser, hvoraf nogle ogsaa omfatter Emner, der ikke henhører under Studiesamlingen, men som maa formodes at være af Interesse for de Søfarende, saaledes at hver Kasse indeholder Litteratur, der omhandler et særligt Emne.

Foreløbig er følgende Emner samlede i Studiebøggasser: Dansk Søfarts Historie, Skibsbygning og Skibsværfter, Maskiner og Kedler (Det maskinelle Udstyr), Astronomi, Meteorologi, Erhvervsgeografi, Den danske Fagforeningsbevægelse, De danske politiske Partier, Danmarks Historie, Højskolebevægelsen, Kristendomskundskab.

## Vinterens Spillerasen vil sikkert staa i Konvojspillet's Tegn

Dette Spil er i Virkeligheden en genial Popularisering af Skakspillet, moderniseret i Tidens Aand og med virkelig mange interessante og underholdende Momenter.

Vi kan trygt anbefale Konvojspillet for den, der har Vanskelighed med at slaa Tiden ihjel.

Det kan spilles af den uøvede, og der kan skabes de mest sindrige Kombinationer paa det søtekniske Krigsomraade.

Der er ingen Tvivl om, at dette Spil i de store flotte Æsker vil være en eftertragtet Julegave.

Poul Overgaard Nielsen:

## Krigsforlis

Ankers Forlag — Kr. 6,75

Redaktør Poul Overgaard Nielsen har paa Ankers Forlag udgivet en Samling Beretninger om danske Krigsforlis samt Interneringsoplevelser.

En vis Del af Bogens Overskud gaar til Uddannelse af unge Sømand.

Bogen indledes med den svenske Kommandør Elis Bjørklunds Mindetale d. 6. Juli 1943. Han sagde bl. a.:

Naar der engang skal skrives en Bog om disse Bedrifter paa Havene, skal det staa tydeligt for vort Folk, hvilken Gæld det staa i til sine Søfolk. Jeg udtaler Haabet om, at denne Tanke paa Skabelsen af et Monumentalværk over Handelsflaadens Indsats i nær Fremtid maa blive Virkelighed.

Disse Ord kan jo fuldt tiltrædes af VIKINGEN og dens Læsere. Saadan har Sømandens Stilling været i mange Aar. Altid parat med Livet som Indsats. Selve Beretningerne er dramatiske og grufulde, og Spørgsmaalet er, om ikke den burde være gemt, til der kunde skabes et virkelig monumentalt Værk til Minde om de mange Søfolk, der satte Livet til.

Det er ikke alle VIKINGEN's Læsere, vi kan anbefale denne Bog, ikke fordi Bogen ikke er, som den skal være, et autentisk Billede af de grufulde Begivenheder, der fandt Sted paa Havene, men fordi det for den danske Sømandsstand vil være at rive op i de Saar, som endnu langt fra er lægte.

Bogen vil sikkert blive en Salgsucces og derigennem vise det store Publikum, hvor farligt Sømandens Liv er, og hvor dristigt han gaar til det.

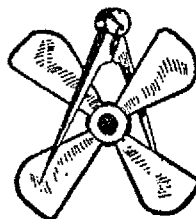
Den danske Sømand repræsenterer Nationens Hundrede Procent-Mandfolk.

A. B.

**Husk!**

De kan faa Vikingen indbundet for

**Kr. 7,50**

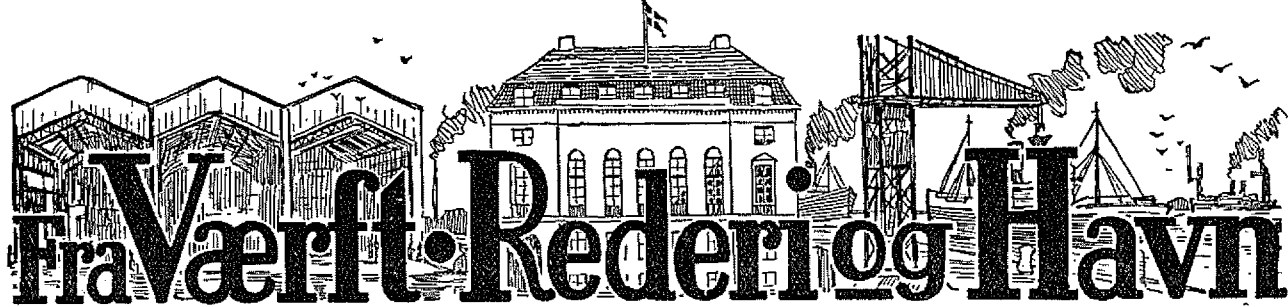


## KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven  
Den kommunale Elektroinstallatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

**JAGTVEJ 163. KØBENHAVN**

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)



Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Januar 1944



Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Esbjerg  
 D/S Als  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bea  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske 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 Bugserelskab, A/S  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
 D/S Hafnia  
 D/S Heimdal  
 D/S Herland  
 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 Navitas  
 D/S Norden  
 Rederiet Ocean, A/S  
 D/S Orient  
 D/S Orion  
 D/S Pacific  
 D/S Phoenix, Esbjerg  
 D/S Progress  
 J. Saabye & O. Lerche  
 D/S Samsø  
 D/S Solnes  
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
 D/S Svendborg  
 Rederiet Oluf Svendsen  
 Rederiet Hans Svenningsen  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjerpnings-Entreprise  
 Svitzers Bugserafdeling  
 D/S Torm  
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense  
 D/S Trio  
 D/S Vendila  
 D/S Vesterhavet  
 A/S Vestjysk Dampskibselskab  
 D/S Viking  
 D/S Øresund

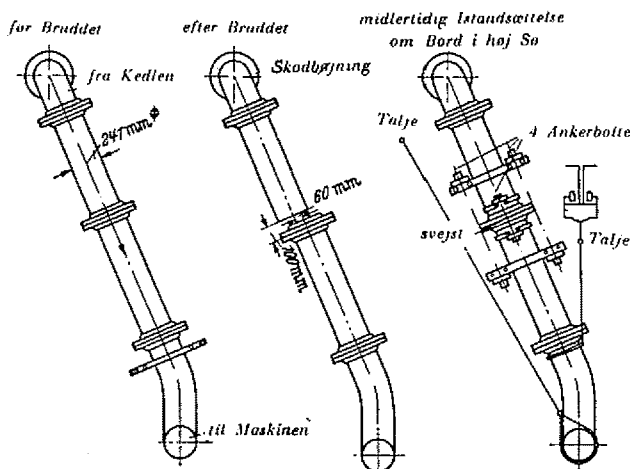
## Driftserfaringer med Rørledninger i Skibe

Den Ingeniør, der har konstrueret et Skibsmaskinanlæg eller bygget det, sejler kun i de sjældneste Tilfælde til Søs med Skibet. Efter at have beskæftiget sig med det i nogle Maaneder taber han sit Værk af Syne for bestandig. Maskinofficeren samler derimod værdifulde Erfaringer om Bord, som ikke blot har Betydning for Driften, men ogsaa for Nybygninger. Han kommer kun i de sjældne Tilfælde tilbage til Værftet, hvor hans Erfaringer kunde gøres frugtbare ved Bygningen af nye Anlæg. Derfor kan nogle Erfa-

ringer med Rørledninger maaske paaregne Interesse.

*Brud paa et Hoveddamprør i et Skib med 6200 AHK.*

Paa en Fragtdamper skete der uden forudgaaende Varsel Brud paa Hoveddamprøret i Maskinrummet. Damptrykket i Røret var 15 ato, Temperaturen 350°. Arrangementet fremgaar af Billedet. Røret ligger agten for Kedelskoddet, som det gaar igennem i en Bøjning, hvorefter det løber nedad og hen til Maskinen. Bruddet skete i høj Sø om Natten.



Hoveddamprør før og efter Bruddet og efter Reparationen.



**G. W. Frydenlund & Søn**

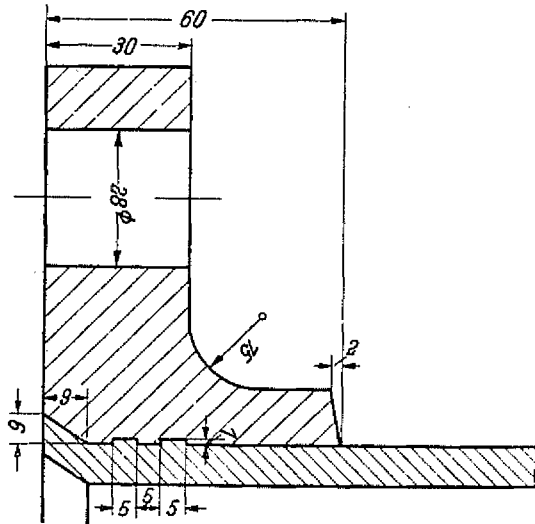
Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

4. Mester havde Aandsnærværelse nok til at lukke Hovedstopventilen og derefter hurtigst muligt at forlade Maskinrummet.

Da Vagtskiftet netop fandt Sted, og da der paa Grund af det daarlige Vejr var en Manøvrevagt, var alle Maskinofficerer med Undtagelse af 3. Mester og to Aspiranter til Stede. Medens alle kunde redde sig ind i Kedelrummet, lykkedes det 2. Mester gennem Nødopgangen i Tunnellen at komme op paa Dækket og udløse Hurtiglukkeren. Fra Kedelrummet var det



Rigtig indvalset Flange.

umuligt at komme op paa Dækket paa Grund af Dampen i den øverste Del af Rummet.

Maskinskylligtet var lukket og Maskinrumsventilatorerne stillet fra Vinden. Rummet blev derfor paa et Øjeblik fyldt med Damp og saa varmt, at Ruderne ud til Beboelsesgangen sprang. Først et Kvarter efter var det muligt at komme ned i Maskinrummet og udlufte det. Det viste sig nu, at Hoveddamprøret havde trukket sig ca. 100 mm ud af Flangen.

Ved Kortslutning var der gaaet Ild i den Dieselgenerator, der var i Gang. Ilden blev slukket, dels af Dampen, dels med en Tørslukker. Snart derefter kunde Nøddynamoen sættes i Gang, men den faldt murtigt ud, da den manglede Kølevand. Efter yderligere en halv Time lykkedes det at starte en Dieseldynamo, som under alt dette ikke havde været i Gang og som derfor var driftsklar. Næsten alle Elektromotorer havde Kortslutning paa Grund af Vand, der først maatte skaffes bort.

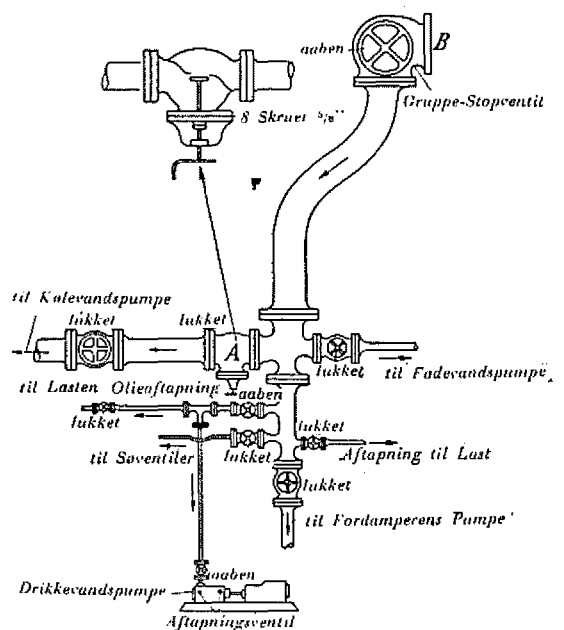
Det havareerede Hoveddamprør blev taget ned og Flangen svejst fast. Desuden blev der anbragt fire Terse for at kunne holde Rørene sammen med Ankerbolte. Da Vindstyrken om Morgen igen tiltog til omkring 10, maatte Reparationen udføres under meget ugunstige Omstændigheder. Om Aftenen blev Rejsen fortsat. Man begyndte først med et Kedeltryk paa 10 ato og 60 O/M, men fra næste Dag gik man igen med fuldt Kedeltryk og Maskinkraft.

Som det ses paa Billedet, var Indvalsningen af Rø-

ret meget mangelfuldt, hvilket var Aarsagen til Havariet. Rørmaterialet er overhovedet ikke trykket ind i Valserillerne. Den Udhamring, der desuden er foreskrevet, findes næsten ikke. Flangen skulde efter Normerne være 30 mm tyk. I Virkeligheden var den kun 25 mm. De manglende 5 mm er aabenbart blevet drejet af efter Indvalsningen for at faa Røret til at passe paa Længden. Da Valserillerne i Flangen paa et Rør med 8,5 mm Godstykkeelse nødvendigvis ikke kan blive helt udfyldt, virker de væsentlig kun til Tætning og ikke til Kraftoverføring, saa Hovedpaavirkningen kommer paa Udhamringen. Da denne imidlertid manglede, kunde Valseforbindelsen efter ca. ti Aars Forløb løse sig saa meget, at Røret paa Grund af Rystelserne i Søgangen til sidst af Damptrykket kunde trækkes ud af Forbindelsen. Det skete viser, hvor stor Sikkerhed, der er til Stede, naar Indvalsningen sker paa forskriftsmæssig Maade.

Den klare Konstatering af Havariaarsagen tillod, at alle andre Flangeforbindelser paa dette og et Søsterskib kunde efterkontrolleres paa en simpel Maade, idet man kun behøvede at eftermaale samtlige Flangetykkelser for at fastslaa, om det foreskrevne Maal var under-skredet i andre Tilfælde.

Naar ingen Mennesker kom til Skade ved dette Havari, skyldes det, at alle i Maskinrummet befandt sig paa den nederste Dørk, og at Rørbruddet skete i Maskinskakten omtrent i Højde med Mellemdækket, saa Forsøg paa at komme op straks maatte synes enhver udsigtsløst og derfor ikke blev prøvet. Den sikreste Udvej i lignende Tilfælde er at søge ind i et tilstødende Rum og derfra op gennem en Nødopgang. Disse Rum forbliver nemlig i Begyndelsen kølige, da Luften fra Akseltunnelen og Kedelrummet bliver suget til Havariet, f. Eks. til Maskinskakten paa Grund af den Varme, som findes der.



Aftapning fra et 16 ato Dampanlæg.

### Ventilbrud paa Grund af Vandslag.

Billedet af Dampfordelingen til Hjælpemaskinerne viser de forskellige Ventilens Stilling i Forhold til hinanden i et lodret Plan. Hovedventilen B var lukket, de øvrige Afspærringsventiler ogsaa. 4. Mester vilde sætte den nederst viste Drikkevandspumpe i Gang. Han aabnede først Ventilen B helt og forsøgte saa at aftappe Ledningen gennem den lille Ventil paa Drikkevandspumpen. Da Ledningen ikke havde været benyttet i længere Tid, maa man antage, at den har staaet fuld af Vand paa Grund af Damplækage. Kort Tid efter fløj Ventildækslet paa den lukkede Afspærringsventil A af. Samtlige 8 Tappe ( $\frac{5}{8}$ " ) blev revet glat over, og Dæksel og Ventil slyngtet ud. Den efterfølgende Undersøgelse viste, at alle Tappene ikke var rustne, men havde et fuldstændig sundt Tværnsnit. Man havde først troet, at Tappene i det nedad vendende Ventildæksel var Rustne, fordi Rummet mellem Tappene og Dækslet, der for neden var tætnet af Møtrikkerne og nogen Maling, kunde have været fyldt med Vand, saa der havde været en forøget Korrosionsmulighed. Det var dog ikke Tilfældet.

Følgen var en kraftig Dampindstrømning i Maskinrummet. Da Ventildækslet viste nedad, kom der Personer til Skade af den udstømmende Damp.

Ventildækslet kan kun være fløjet af paa Grund af Vandslag. Saa store Kræfter kan ikke paa anden Maade komme til at optræde i det Indre af Dampledningen. Ved Vandslag forstaar man den slagartede Kondensation af et Dampvolumen, der er omgivet af Vand. Saa snart et saadant Dampvolumen, f. Eks. en Dampblære, der fylder et stort Rør paa en vis Længde, kommer i Forbindelse med en kold Overflade f. Eks. Røroverfladen, og der ved Kondensationen ikke kan strømme mere Damp til, saa rives den nærmeste Vandmængde med, medens den i kortest mulige Tid styrter sammen til Nul. Dampvoluminet kondenseres altsaa som et Slag. Hvis der hersker det fulde Damptryk, opstaar der i næste Øjeblik, maaske i Løbet af 0,01 Sekund, stedvis straks absolut Vakuüm. Vandet faar derfor en meget stor Hastighed i Retning mod det opstaaende Vakuüm. Disse Accelrationskræfter maa, naar det opstaaende Hulrum er udfyldt, optages af de omgivende Rørvægge. Slaget, der lyder, er jernhaardt, da Vandet ikke er sammentrykkeligt.

Den praktiske Anvendelse af ovenstaaende maa øjensynlig da være:

Ved Aabning af Ventilen B bliver den tilsluttede Ledning straks underkastet det fulde Arbejdstryk (15 ato). Ved den paafølgende Aabning af Cylinderaftapningen og Til- og Afgangventilerne til Drikkevandspumpen begynder Vandet langsomt at løbe ud. Vandspejlet i Damprøret mellem B og A synker, indtil det til sidst er i Højde med den afspærrede Tværstreng til Kølevandspumpen og Fødevandspumpen. Naar det saa synker videre, kan Dampen pludselig trænge ind i Studsene til disse Tværstrengene og ogsaa komme ind over den ødelagte Ventilens Dæksel.

Da disse Dele imidlertid endnu er ganske kolde, maa den indtrængende Damp fortættes. Bliver nu den videre Damptilgang til Ventilhuset A afspærret f. Eks. ved Skibets Bevægelser, saa Vandspejlet i Friskdamp-røret B—A forbigaaende stiger over Ventilen A, saa bliver den over Ventilen staaende Damp afskaaret fra videre Damptilførsel og fortættes med et Slag. Det saaledes opstaaende Vakuüm bliver af Vandet i Strengen udfyldt i et Slag. Det hammeragtige Slag af denne Vandmasse paa Ventilen har da haft et Brud paa alle Tappene til Følge. Da Ventilen A, fordi Kølevandspumpen var forandret til elektrisk Drift, overhovedet ikke blev brugt mere, var den lukket meget fast, saa de overrevne Tappe sandsynligvis allerede havde en betydelig Forspænding, da den skæbnesvangre, forøgede Belastning skete ved Vandslaget.

Der fandt ogsaa andre Driftsforstyrrelser Sted, da Dieselgeneratoren blev vaad og faldt ud paa Grund af Kortslutning.

Der er ved Gangsætningen af Drikkevandspumpen begaaet tre grove Fejl:

1) Ventilen B burde under ingen Omstændigheder været lukket helt op, men kun lige løftet. Hvis der da ved en for langsom Vandaftapning skete Vandslag og Ventildækslet sprang af, saa havde kun en ringe Dampmængde kunnet strømme ud, hvilket paa ingen Maade kunde have faaet saa alvorlige Følger.

2) Den lille Aftapning i Drikkevandspumpens Cylinder var ikke tilstrækkelig til at tømme den lange Ledning hurtig nok. Man skulde ganske rigtig benytte Aftapningsledningen til Lasten. Derefter skulde Dampledningen først efter tilstrækkelig Aftapning og Lukning af Aftapningsventilen sættes under Tryk. Ved Vandslag havde der da til Accelration af Vandmasserne kun været en Trykforskel paa 1—2 at, men ikke 16—17 at, som det nu blev Tilfældet, da Ledningen kom under fuldt Damptryk.

3) Aftapningen skulde først have været aabnet og derefter Ventilen B. Det er altid nødvendigt, naar en ny Rørstreng skal tages i Brug, at udnytte Aftapningsmulighederne fuldt ud, og saa først derefter aabne for Dampen.



## CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

## Kvælstof som Erstatning for Nikkel i rustbestandigt Staal

I Tyskland har der været mange Forslag fremme om at spare Nikkel i forskellige Specialstaalsorter, da det er et Metal, som skal hentes udefra. Forslagene gælder f. Eks. rust- og syrebestandige Staalsorter. Man søger at danne nikkelfattige eller nikkelfrie Staallegeringer, i hvilke foruden Krom, som er det vigtigste Legeringsmetal, Mangan spiller en Rolle, medens man for varmebestandige Staalsorter kan vælge Aluminium og Silicium. Sidst er Kvælstof kommet frem som Legeringsbestanddel i korrosionsbestandige Staalsorter. Kvælstof kan optages i kromholdigt Staal i højere Grad end i ulegeret Staal. Hos Krupp er der foretaget Forsøg for at undersøge, om man i korrosionsbestandigt Krom-Nikkelstaal kunde spare Nikkel ved at indføre Kvælstof. Laboratorieforsøg viste, at Staal med ca. 23 0/0 Krom, 3 til 5 0/0 Nikkel og 0,25 0/0 Kvæl-

stof med Hensyn til mekaniske og kemiske Egenskaber var lige saa godt som det bekendte 18 0/0 Krom—8 0/0 Nikkel-Staal. Derefter blev den Slags Staal fremstillet fabriksmæssigt og undersøgt for sine fysiske, mekaniske og teknologiske Egenskaber. Der er nu Mulighed for at udnytte Kvælstof som Legeringsemne i Staal med højt Indhold af Krom paa Bekostning af Nikkelindholdet til Fremstilling af korrosionsbestandige Legeringer, der udmærker sig ved at have en høj Flydegrænse, stor Smedelighed og gode Svejssegenskaber. For Angreb af oxyderende Syrer og Kloridopløsninger er disse Staalsorter lige saa korrosionsbestandige som Staal med 18 0/0 Krom og 8 0/0 Nikkel, ja er dem endda overlegen. Den fabrikmæssige Fremstilling af dette kvælstofholdige korrosionsbestandige Staal frembyder ingen Vanskeligheder.

### Nautisk Almanak 1944

er udkommet, udgivet af Iver C. Weilbach & Co. (Sølver og Svarrer) 159 + 78 Sider, Pris Kr. 3,50.

Bogen fremtræder i Aar med et Omslagsbillede af et stort Skib, der løber af Stabelen, som et Symbol paa den nye Tid, vi alle haaber oprinder med store Opgaver for Danmark til Søs og i Land. Billedet er i Tilslutning til en Artikel, der giver en meget kort Oversigt over dansk Skibsbygning fra de ældste Tider indtil Nutiden for at vise, vi efter svære Modgangstider har forstaaet at hæve os igen, ikke mindst til Søs.

Almanakken indeholder alle til Navigation brugelige astronomiske Tabeller paa en meget overskuelig Maade for hveranden Time Aaret rundt.

Der er foretaget en Del Forandringer og Udvidelser, navnlig af Hensyn til den mere og mere benyttede Højdeberegning ved Stedliniebestemmelser. For at faa en hurtig og bekvem Metode til at fremskaffe den her til nødvendige Timevinkel, er der, jævnsides med de sædvanlige Elementer, indført Optegnelser af Timevinklen V. f. Grw. med passende Intervaller Aaret rundt. I Forbindelse med Interpolationstabellerne kan

Timevinklen derfor udledes langt lettere end tidligere. Man har desuden den Fordel, at Fremgangsmaaden er ens for alle Himmellegerer, idet Rettelserne altid skal adderes til den udtagne Værdi. Endvidere er Timevinklerne optaget i Buemaal, hvorved al tidsspildende Omsætning mellem Tid og Bue falder bort.

Som sædvanlig finder man i „Dansk nautisk Almanak“ Anordningerne om de internationale Søvejsreglers og Nødsignalers Anvendelse i danske Skibe og desuden en Artikel om „Elektrisk Kompaskorrigerings“.

Tryk og Udstyr er det samme smukke, som vi er saa fortrolige med.

### Tørveolie som Drivkraft for Fiskerbaade

Ved Fremstilling af Tørvekoks faar man som Biproduct en Tjære med et stort Parafinindhold, som egner sig til Drivkraft til Glødhoved- og Dieselmotorer. Dette har en ikke ringe Betydning for en Del Fiskerbaade, som har Glødhovedmotorer, der ikke lader sig omdanne til Generatordrift, og som derfor er helt afhængige af Olie. Tidsskrift for Industri meddeler herom, at der under Højvakuum kan udvindes indtil 50 0/0 Smøreolie, der egner sig til almindeligt Brug. Der findes her i Landet tre Virksomheder, der udnytter denne Mulighed, og som kan producere 6—10.000 ts Tørvekoks og 600 ts vandfri Tørvetjære. Destillationen foregaar i store Retorter paa 30 m<sup>3</sup>. Olien udvindes paa den Maade, at den varme Røg fra en Kraftcentral ved Hjælp af Ventilatorer drives gennem Tørvelaget. Den varme Røg, som optager Olie dampene, afkøles, hvorved Olien kondenseres. Ved Destillationen dannes brændbare Gasarter, som bruges til at holde Destillationsprocessen i Gang med. Tørveolien er af en meget ren Kvalitet og bliver ved Opvarmning til 30° saa letflydende som Raolie. Bl. a. har Portlandcementfabrikkerne i Aalborg et Anlæg til samtidig Fremstilling af Tørvekoks og Tørveolie.



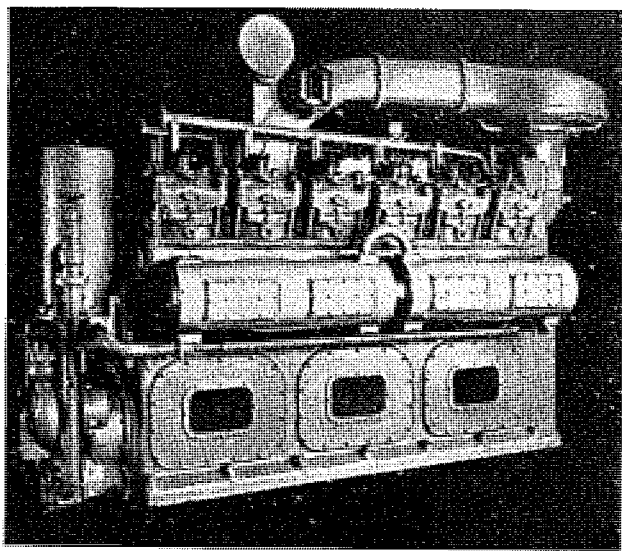
Nu  
som altid  
**KVALITET**

# En ny Totaktmotor i V-Form

Tekniske Nydannelser virkeliggør tekniske Fremskridt, hvis de i det mindste har lige saa gode Driftsegenskaber og desuden optager mindre Rum og Vægt end de Konstruktioner, som de skal afløse.

Jo mere alle Fordringer opfyldes paa samme Tid, jo større er det tekniske Fremskridt.

Paa mange Specialomraader indenfor Dieselmotorbygningen — Flyvemotorer, Baadmotorer — har man



Omstyrbar Deutz totakts Dieselmotor RT 12 M 133.  
1200 EHK ved 700 O/M. 1000 EHK ved 580 O/M

først opgivet en samtidig Opfyldelse af alle Fordringerne for i det Hele taget at bringe Udviklingen frem. Med den Udvikling opfyldte den gode Byggemaade alle Fordringer lidt efter lidt.

Ved Udviklingen af Skibsdieselmotoren, som fra første Færd ikke blot skulde anvendes til Særformaal, men ogsaa til Handelsskibsfarten, forlangte Rederierne ud fra privatøkonomiske Synspunkter med Rette straks en samtidig Opfyldelse af alle Fordringer til det ægte tekniske Fremskridt, idet de anlagde en meget strenge Maalestok. Det er Forklaringen til, at den hurtiggaaende Letvægtsmotor kun tøvende finder Anvendelse i Handelsskibsfarten.

I dette Sammenhæng kan maaske følgende Omtale af en Totaktmotor bygget af Klöckner — Humboldt — Deutz A.-G., Köln, paaregne nogen Interesse.

Opgaven var med normale maskintekniske Hjælpe-midler uden Anvendelse af særlige Materialer, som Letmetaller og Specialstaa, men ved en klog Udnyttelse af Totaktsprincippet at fremstille en Motor, som fremfor alt kunde vinde Indpas i Skibsfarten eller muliggøre en yderligere Anvendelse af Dieselmotorer om Bord. Det er en Selvfølge, at den nye Motor slutter sig organisk til Rækken af Deutzer Motorer.

Fastsættelsen af Motorens Hoveddata: Cylinderdelse, Omdrejningstal og Antallet af Cylindre blev paaavirket af, at Motoren var bestemt til at bruges i Skibsfarten:

1) Fordi Indførelsen af dieselektrisk Kraftoverføring for større Hestekræfter vinder mere Indpas.

2) Gennem Ønsket om at fremstille en Hovedmotor med en ringe Vægt, ringe Pladsbehov og ringe Krav til Eftersyn til Brug til direkte Drift af Skruer eller Voith-Schneider-Propellere til Yachter og hurtiggaaende Specialfartøjer.

3) Ønsket om til Brug i Skibe at fremstille en Dieseldynamo med ringe Pladsbehov, ringe Uregelmæssighedsgrad, saa rystefri som muligt, og med ringe Krav til Eftersyn (ingen Ventilsliben).

Hoveddimensionerne er: Cylinderdiameter 220 mm, Slaglængde 330 mm, 700 O/M, der til Skibsbrug kan reguleres ned til 100 O/M, Middel-Stempelhastighed 7,7 m/Sek., effektiv Middeltryk 5,1 kg/cm<sup>2</sup> ved fuld Belastning, Hældning mellem Cylinderrækkerne 36° og Vægt 6 kg/EHK.

Indsprøjtningsorganerne og Skylleluftbevægelsen er saaledes indrettet, at Motoren ogsaa kan gaa med lavt Omdrejningstal i længere Tid.

Motoren er en enkeltvirkende Totaktmotor med direkte Indsprøjning og Schnürles Skylleluftsmetode. Skylleluftblæseren er en Centrifugalblæser, der trækkes fra Krumtapakslen gennem Kamhjul. Da det effektive Middeltryk kunde sættes saa lavt som 5,1 kg/cm<sup>2</sup>, indførtes ikke Trykladning.

Pumperne til Indsprøjning og Tilbringning af Kraftolien, til Cirkulation af Smøreolien og til den særlige Cylindersmøring, til Cirkulation af Kølevand og Lænsning (selvansugende Centrifugalpumpe), fremdeles Beholder og Køler for Smøreolie, Filtre for Kraftolie og Smøreolie, ligesom overhovedet alle til Driften nødvendige Hjælpe-midler er organisk sammen-

Brug kun

## Hempel's danske Skibsfarver

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



bygget med Motoren. Fra Værftets Side er der kun efter Opstillingen før Gangsætningen at tilslutte Rørledingerne for Kraftolie, Vand og Smørelie.

Billedet viser Fordelen med Hensyn til Pladsbehov i Sammenligning med en anerkendt Motor med samme Ydelse og Omdrejningstal. Det viser ogsaa, at V-Motoren egner sig til Dobbeltkrueskibe uden at ændre Akselafstanden, der er anvendt for den normale Række-motor.

Ønsket om at beholde Akselafstanden er af særlig Betydning ved Udskitning af Motorer, enten foretaget ved Fornyelse eller ogsaa for at forøge Skibets Hastighed, naar dette paa Grund af ringe Dybgang er betinget af den nye Motors mindre Vægt.

Den lave Motorvægt, der er opnaaet til Trods for Anvendelsen af normalt Støbejern til Stativ, Cylinderdæksler og Cylinder, er, selv om der er givet Afkald paa Anvendelsen af Letmetal, alene betinget af:

a) Totaktssystemet.

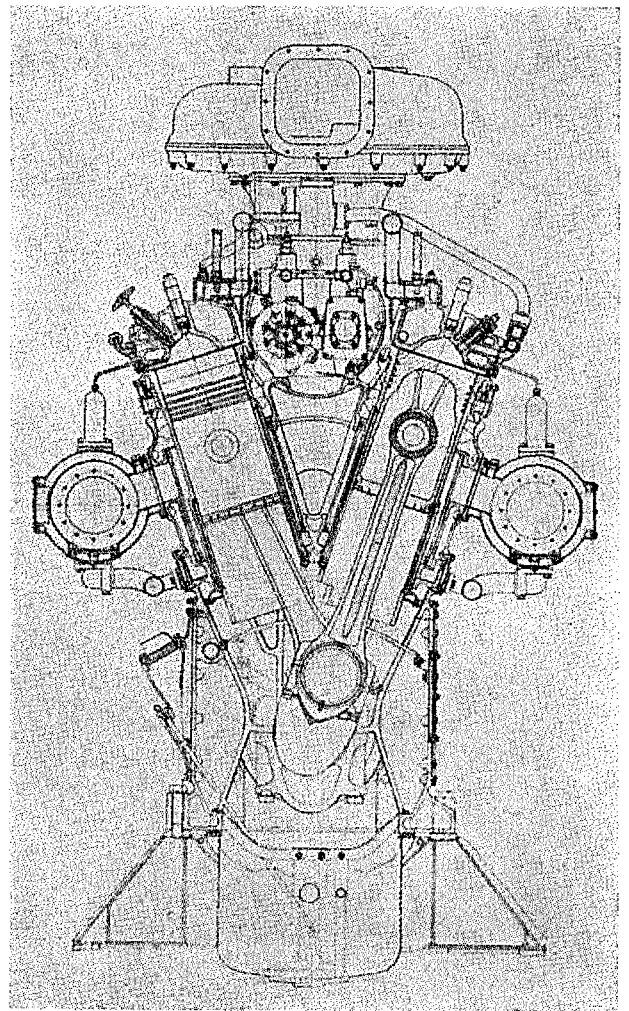
For en Firetaktsmotor vilde et Middeltryk paa 10,2 kg/cm<sup>2</sup>, der svarer til Totaktsmotorens Middeltryk paa 5,1 kg/cm<sup>2</sup>, ikke engang kunne opnaas med Büchi-Trykladning.

b) V-Byggemaaden, der med kun lidt større Byggehøjde for Motorstativ og Krumtapaksel tillader Anbringelse af det dobbelte Antal Cylinder.

Akslen er udført af Specialstaalet med 70 kg/mm<sup>2</sup> Brudstyrke og ligger i syv Blybronzelejer. Krumtap-lejerne er af samme Type. Bærefladerne er hærdet ved Dobbelduro-Metoden. Trods Krumtaplejets større Overfladebelastning i Sammenligning med Hvidmetallejer har de vist sig lige saa gode som i Fartøjsmotorer, hvor de har været indført i flere Aar. Forudsætningen er Omhu med Udformningen af Smøresystemet, saaledes at Gennemstrømningen af Olie i Lejerne er uafhængig af en eventuel længere Krængning. Oliebakken har en hertil svarende Udformning. Der findes en Haandpumpe til Forhaandssmøring.

Letmetalstemplerne (Si-Al-Legering) gaar i Cylinderforinger af Elektrostøbegodt, som har gode Glideegenskaber. I Cylinderforingerne er indstøbt Skylle- og Udstødsporte. De har altsaa dobbelte Vægge omkring Portene. Sandsynligheden for Støbefejl, som særlig kan have en uheldig Indflydelse paa Skylleluftbevægelsen, er derfor ved Lettelse af Formningen formindsket.

Spørgsmaalet om Skylleluftblæseren nødvendiggjorde en særlig Undersøgelse. Skibsfremdrivningen ved Skrue fordrer forskellige Omdrejningstal med



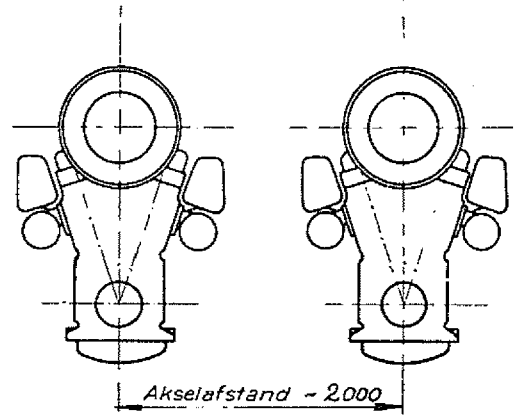
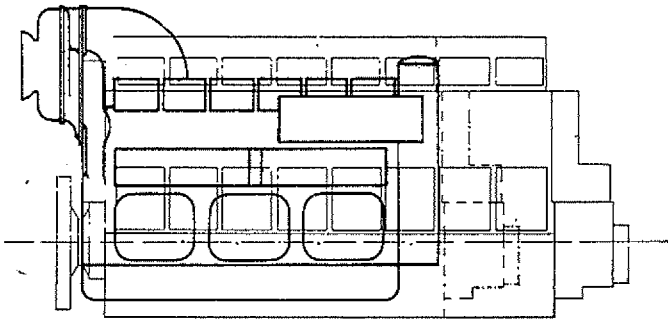
Deutz totakts Dieselmotor. RT 12 M 133

Drejningsmomenter efter Propellerkarakteristikken baade ved almindelig Sejlads og ved Slæbning eller Fart i Is, altsaa ogsaa fuldt Drejningsmoment med lave Omdrejninger, deltil kommer Omstyrbarheden. Kapsel- og Stempelpumper opfylder disse Fordringer. Centrifugalblæseren byder imidlertid yderligere store Fordele med Hensyn til Arbejde, Vægt og Plads. Den kan gaa med større Omdrejningstal, Ydelsen er ikke underkastet Svingninger som f. Eks. Kapselblæseren, og Drivorganerne skaanes mere. En Støjdæmpning er ogsaa lettere at gennemføre.

Blæserens Løbehjul har, da den skal være omstyrbar, rette Skovle af Letmetal med en Diameter paa 420 mm og yder, naar Motoren gaar med 700 O/M 9000 m<sup>3</sup>/Tim. med 0,22 ato Skylletryk.

	Grundlagt 1875	<h1>Th. Møller</h1>	Grundlagt 1875
	<b>Proviant, Dæk- og Maskin-Stores</b>		<b>Nyhavn 45-47, København</b>
Hovedoplæg for Danmark	Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«	





Pladsbehov for et Dieselanlæg med to RT 12 M 133 i et Dobbeltkrueskib i Sammenligning med en trykladet og en ikke-trykladet Rækkemotor.

korrosionsbeskyttende Olie til Kølerummene i Motoren. Det er dog ikke absolut nødvendigt.

Steder, der er særlig udsat for Korrosion, kan beskyttes ved Sprøjtegalvanisering.

Paa Motoren anbringes paa Grund af Krængninger en Smøreliebeholder med Tilførsel til Smøreliepumpen.

Den Olie, der samler sig i Oliebakken, bliver af to Transportpumper pumpet op i Oliebeholderen.

Der er indbygget Pyrometer og Viser for Udstødstemperaturen og elektrisk Omdrejningstæller.

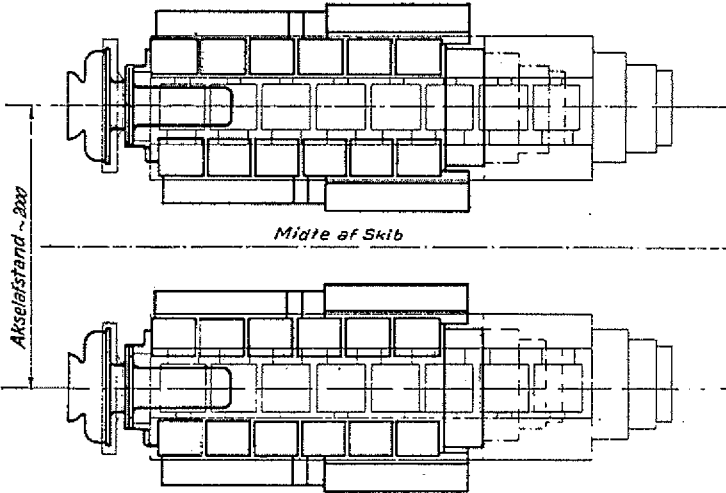
Naar Pladsbehovet bliver mindre, faar i Skibe Fjernstyring fra et lydisoleret Manøvrerum Interesse. Anlægget er ikke større, end det kan overses fra et saadant Rum.

Alle vigtige Instrumenter maa kunne aflæses i Manøvrerummet. Derfor er der anbragt Tilslutninger til Kontakt- henholdsvis Fjern-Termo- og Manometre.

#### *Driftsresultater.*

Efter Indstilling af Indsprøjtningen, Skylleluftportene og Skylleluftblæseren blev Motoren prøvet under uvildig Kontrol under en Prøve paa 800 Timer, herunder en 400 Timers Udholdenhedsprøve med stadige Observationer.

Smørelieforbruget var 2 g/EHK/Tim., Kraftforbruget 158 g/EHK/Tim.



Omstyringen foregaar i Hovedsagen som i Firmaets tidligere Motorer. Manøvrehaandtaget gaar fra „Stop“ over „Start“ til „Gang“. Startknasterne er dannet som Vippeknaster, saa Manøvrehaandtaget, naar det bevæges fra „Gang“ til „Stop“ ikke betjener Gangsætningsventilen.

#### *Særligt Udstyr til Skibsmotorer.*

For at undgaa Korrosion, naar Søvand benyttes, føres Kølevandet tangentielt ind, saa Stødvirkning undgaas. Anbringelsesstederne for Zinkbeskyttelser er valgt med særlig Omhu, især for Berøringsstederne mellem Materialer af forskellig Struktur f. Eks. ogsaa mellem Elektrostøbegods og almindeligt Støbegods. Zinkbeskyttelserne bliver stadig undersøgt og har et mindste Indhold af Zink paa 99,7 0/0.

Ferskvandskøling giver Mulighed for Tilsætning af

Læs

**Sejl og Motor** - det fuldendte Sejlsportsblad  
spørg Deres Bladhandler

# Reorganisation af den spanske Handelsflaade

Under Borgerkrigen blev mere end 45 pCt. af den spanske Handelsflaade ødelagt. Særlig for Kystfarten, der er overordentlig vigtig for Spanien, var Tabet stort. Endnu indtil de sidste Maaneder maatte Kystfragtfarten ofte udføres med store Skibe, der er bygget med Farten paa Afrika for Øje, hvilket gjorde den urentabel, saa en Del af Ruterne maatte overtages af Staten. Den regelmæssige Persontrafik led af store Mangler, selv om 11 Rederier lod deres Skibe gaa paa de sydlige og østlige Havne.

Det var efter Borgerkrigen først og fremmest nødvendigt at skaffe Fragtdampere til Afrikafarten til Transport af Levnedsmidler fra Kolonierne og derefter at opbygge Tankskibsflaaden. I denne Forbindelse kan nævnes, at i Aaret 1937 blev af Levnedsmiddeltransporterne mere end 65 pCt. udført af engelske, franske, italienske, portugisiske og andre Skibe, medens i 1940 allerede Halvdelen og i 1942 endda næsten 68 pCt. heraf blev udført af spanske Skibe. Dels blev oplagte, ældre Skibe ombygget paa indenlandske Værfter og indsat i Farten, ialt 28 Skibe paa tilsammen 105.000 BRT., og dels blev 18 Skibe paa ca. 88.000 BRT. købt fra Portugal, Frankrig og Grækenland. Nogle brasilianske Frugtskibe er ogsaa blevet indlemmet i den spanske Handelsflaade. Farten paa Nord- og Vestafrika foregaar nu næsten udelukkende under spansk Flag.

Hertil kommer desuden Opbygning af Tankskibsflaaden. Endnu i 1936 blev 83 pCt. af den spanske Brændstof- og Olie tilførsel transporteret med fremmed Tonnage. Dette Forhold forværredes yderligere derved, at fire smaa Tankskibe blev sænket under Borgerkrigen. I Marts 1945 blev to Rex-Dampere færdig med tilsammen 9200 BRT. Den oversøiske Olie tilførsel, der er 66 pCt. af Normalforbruget, sker nu næsten udelukkende med spansk Tonnage, naar der ses bort fra den kombinerede portugisiske spanske Tanktransport via Lagos.

Fremfor alt var Dannelsen af „Redernes Rigsforbund“ af stor Betydning for Ordningen af den nye Skibstrafik. 74 Rederier blev paa denne Maade sammensluttet i et Landsforbund, der særlig har bestræbt sig for, at ikke en eneste Ton Skibsrum skulde ligge uudnyttet hen. Saaledes blev f. Eks. over 500 mindre Havnefartøjer og desuden Kystskibe paa indtil 900 BRT. efter en fuldkommen Overhaling paa portugisiske og spanske Værfter igen sat i Drift, hvilket har haft stor Betydning for Trampskibsfarten. Særlig er Levnedsmiddel- og Olie transporterne blevet forøget. Indtil i Foraaret hørte man, at enkelte Landsdele led under Mangel paa disse Varer, fordi Kysttransporten, der udgør ca. 60 pCt. af Spaniens samlede Skibsfart, svigtede.

I Sammenhæng med Reorganisationen af den spanske Handelsflaade var ogsaa Dannelsen af det nye spanske Sømandsforbund, der har foretaget et snævert Udvalg mellem de spanske Søfolk. Certifikat

for at sejle som Matros har medført en Uddannelse af mange Søfolk, hvilket har bevirket, at de gennemgaaende staar paa et højere Standpunkt med Hensyn til sømandsmæssige Kundskaber. Der skal gennemgaaes en Optagelsesprøve til Sømandsforbundet, og indtil da maa de kun anvendes som Hjælpemandskab om Bord. Der bliver lagt megen Vægt paa, at den spanske Sømand faar en afrundet nautisk Viden, og denne Uddannelse har allerede vist sig betydningsfuld ved Overtagelsen af fremmede Skibe, hvis Drift ofte forudsætter særlig Øvelse. Man har tidligere ofte set, at der paa spanske Skibe skete materielle Skader, fordi Mandskabet manglede teknisk Kendskab, saa mange af den Grund foretrak ikke-spanske Skibe til Transport af Gods og Passagerer. — Man er godt paa Vej til at faa dette Forhold ændret.

Den spanske Handelsflaade bestaar nu af 5,9 Millioner BRT. nye og nylig overhalede Skibe, helt igennem bemanded med spanske Søfolk. Af farvet og udenlandsk Hjælpemandskab var der i Begyndelsen af 1945 kun ca. 1100 Mand. Af de spanske Besætninger opfylder allerede nu over 70 pCt. Fordringerne til moderne Uddannelse.

Med den nye Trearsplan for Udbygning af den spanske Handelsflaade drejer det sig særlig om at formindske Mulighederne for Transport af Passagerer til Fordel for Godstransporten. Tidligere var Skibe til oversøisk Fart navnlig beregnet til Passagertransport, medens der ingen Godstransport fandt Sted. Nu skal i 44 af den Slags Skibe to Trediedele af Pladsen indrettes til Gods, saa Flertallet af disse Skibe i en nær Fremtid kan sættes i Drift. De er næsten alle af moderne Konstruktion og højst 12 Aar gamle, saa deres Apterung næsten kan bibeholdes uforandret. Regeringen har iøvrigt nedsat en „Teknisk Skibsbygnings- og Undersøgelseskommission“, som allerede har besøgt vigtigere Havne og Værfter. Der bliver fremfor alt draget Omsorg for, at der ikke paa Grund af umoderne Metoder og Indretninger sker Beskadigelser paa Skibe og andre Søfartsforanstaltninger, da man maa indrømme, at Skibsbrande og lignende Skader tidligere spillede en ret stor Rolle i den spanske Handelsflaade. Nu kommer det an paa at holde den forhaandenværende Tonnage til Søs saa længe som muligt, saa der bliver truffet alle Foranstaltninger til at forebygge Skader. Moderne Skibsudrustning fremstilles nu af den organiserede spanske Industri, og næsten 140 Foretagender arbejder først og fremmest paa at fremstille Skibsmaterialer til Ombygning og Nybygning af den spanske Handelsflaade.

Reorganisationen af den spanske Handelsflaade og dens Drift har allerede bragt gode Resultater, der i den forløbne Krigstid har medvirket til, at Spanien i Ordets sande Betydning „har kunnet holde Hovedet over Vandet“.

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 nopfordret, 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

Grundlagt  
1899

**INTERNATIONAL  
FARVEFABRIK**  
(Holzapfel) A/S  
Øresundsvej 141  
København S.  
Telefon Centr. 5601  
og Amager 1483  
Telegr.-Adr.: „Holzandia“



## Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svensden & Christensen

KØBENHAVN K. ∴ FREDERIKSGADE 1  
TELEFONER: C. 2537 - 2538

A/S MONTANA *Kul, Koks,*  
Telefon 9246 *Cinders*

*Husk at forny Deres Abonnement*



**IVER C. WEILBACH & CO.**  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 • KØBENHAVN-K.



*Sikrer Dem*

## KURSRETTEREN

Enhver kan rette Kurser efter 5 Minutters Undervisning

Pris Kr. 5.50

Forhandles genrem

Vikings Forlag, Gl. Mønt 39

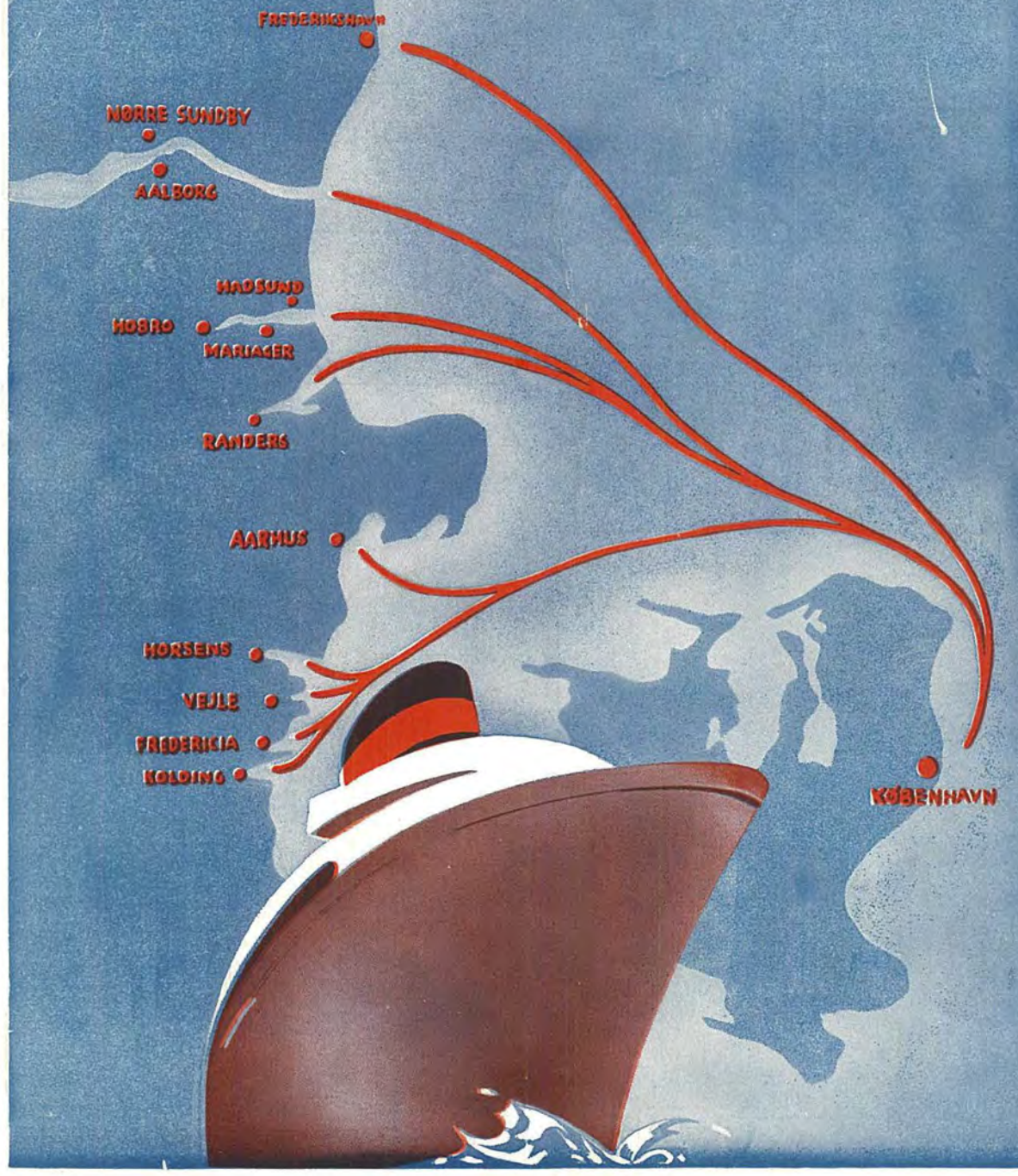
København



**DANSK GÆR-CENTRAL**

244

# REJS MED DFDS



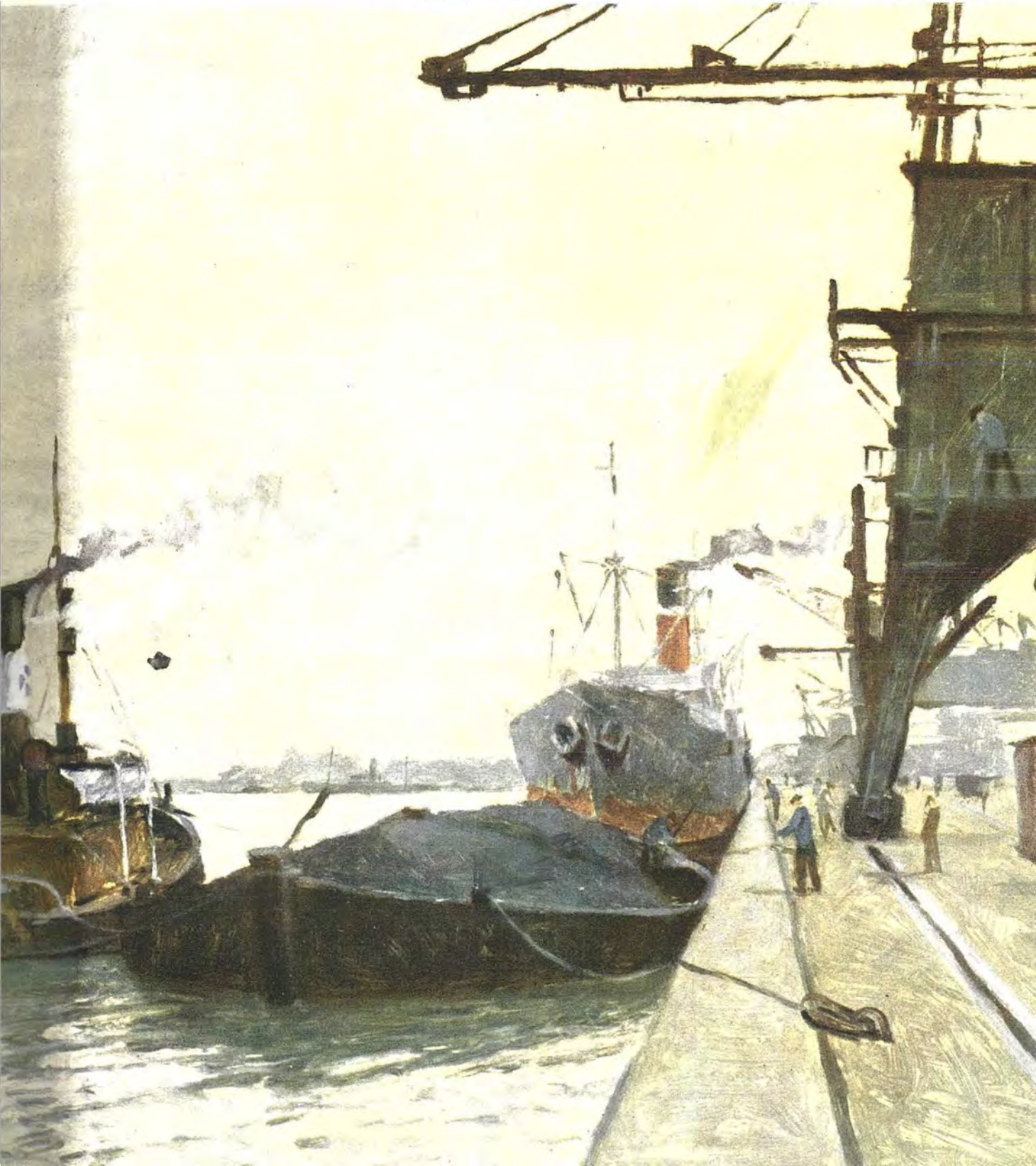


# VIKINGEN

75 Øre  
1. Februar

FRA HAVNEN  
Maleri af V. Qvistoff

1944 - Nr. 2  
21. 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

Bombay  
Calcutta  
Canton  
Capetown  
Dairen  
Durban  
Hankow  
Harbin

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

## Rederiet J. Lauritzens Søfartsskole

Vordende Sømænd under herskabelige Forhold

**D**EN nye Søfartsskole i Kogtved ved Svendborg blev indviet Torsdag d. 6. Januar, alt andet end tilsmilet af Vejrguderne, men et Vejr, som Sejlskibssømanden nok kan goutere. Det gav i alt Fald Vind i Sejlene.

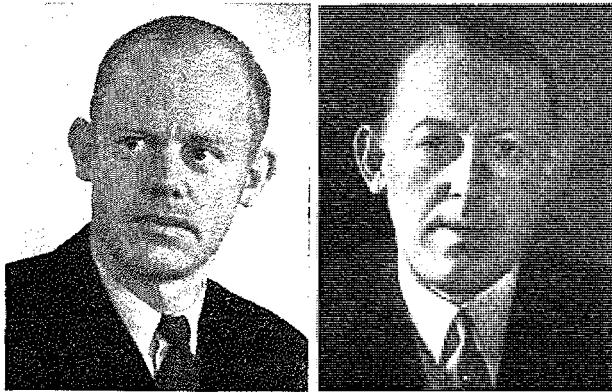
Ud til det smukke Svendborgsund ligger Sct. Jørgens Gaard. Her har Skibsrederne Knud og Ivar Lauritzen paa deres Rederis Vegne indrettet

vel nok den smukkeste Undervisningsskole for Søfolk, der findes i Landet. Det er jo ogsaa de alleryngste, der her skal lære, før de kommer ombord i de Skibe, der skal uddanne dem til Sømænd.

Efter at Gæsterne havde beset Parken og hejst Flaget under Afsyngelse af Axel Juels smukke Flagsang, besaa man selve Skolen, hvis Udstyr imponerede alle. Der var Parketgulve og høje Paneler, og intet var sparet, hverken i Skolestuerne eller Opholdsstuerne, og i øverste Etage var indrettet et Tip-Top Tømmerværksted, saa de unge Mennesker her kunde faa det første Kendskab i at behandle det Værktøj, som senere vil komme dem til god Hjælp.

Ved en Forfriskning for de forsamlede Gæster holdt Skibsreder Knud Lauritzen følgende Tale:

Rederiet Lauritzens Sømandsuddannelse er af gammel Dato. I min Fader — Konsul D. Lauritzens Arkiv fandt jeg for nogen Tid siden en Lømmebog, hvori han havde opført Navnene paa en Række unge Mennesker, som han allerede, dengang Rederiet havde til Huse i Esbjerg (det var omkring 1908), ansatte som en Slags Dampskibslærlinge ombord i de smaa Skibe, Rederiet dengang ejede. Denne Uddannelse blev opgivet sand-



Skibsrederne Knud og Ivar Lauritzen.

synligvis paa Grund af den første Verdenskrig, og i de kommende Aar skete der fra Rederiets Side ikke videre i denne Retning. —

I 1930 paabegyndte vi imidlertid vor metodiske Uddannelse, som finder Sted i et saadant fragtførende Skoleskib, hvor der kun er forholdsvis faa Drengene ombord, saa Ledelsen virkelig faar Mulighed for at præge og undervise de enkelte Drengene,

og hvor der er naturligt Arbejdsstof med de Problemer, som Drengene senere kommer ud for, naar de skal sejle som Sømænd og senere som Officerer. I 1939 byggede Rederiet et nyt Skoleskib „Rømø“ — det blev forøvrigt bygget ude ved Gl. Hestehauge Værft her ved Svendborg.

I 1941 indkøbte vi fra Sverige et Skoleskib „Turø“, som desværre forliste med Tabet af Føreren og en Ungmand nu i November Maaned 1943.

I Sommeren 1940 efter Besættelsen paabegyndte vi vor egen Søfartsskole — under Sømandshøjskolens Tag i Svendborg.

De opnaaede Resultater ved denne Uddannelse af Sømænd paa Land viste sig at være gode, og vi købte derefter en Grund paa Turø, hvor vi vilde opføre vor egen Søfartsskole.

Imidlertid vist det sig vanskeligt at faa Materialer, og desuden havde vi ikke Tid til at vente alt for længe, og Tilfældet kom os til Hjælp i Lrs. Elmquists Skikkelse, idet han, som var kendt med vore Søfartsskoleplaner, foreslog os at købe den Bygning, som vi i Dag har indviet. —

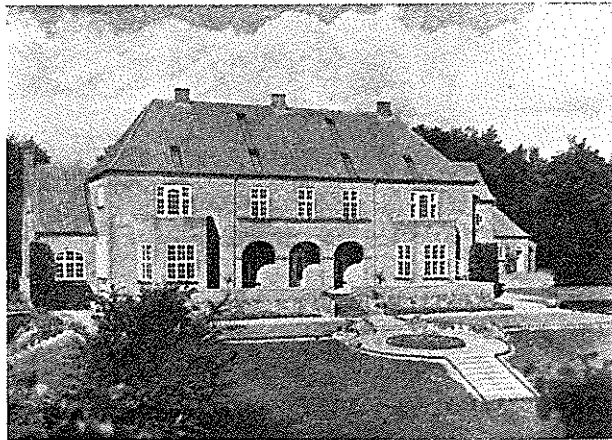
Naar vi anvender saa meget Arbejde og saa store



Navigationsskoleforstander L. Rasmussen, Amtmand Lassen, Konsul Knud Lauritzen, Borgmester Ferd. Jensen, Forstander Kaptajn Gjedrik-Andersen, Skibsreder Ivar Lauritzen.

Pengemidler paa Uddannelsen af de unge Sø-mænd, er det ikke alene, fordi vi i al Almindelighed ønsker at støtte de unge fremadstræbende Sø-folk i deres Uddannelse, men ogsaa fordi vi som Forretningsmænd mener, at det betaler sig at skaffe de bedst mulige Folk til at hjælpe os med Driften af vort Rederi. De vil saaledes forstaa, at der her ikke er Tale om Godgørenhed i gammeldags Forstand, men om en Disposition, som er i fælles Interesse.

Det er vor Mening, at de Penge, et Land giver ud paa sin Ungdoms Uddannelse og Opdragelse, eller ret-



Skolen set fra Sundet.

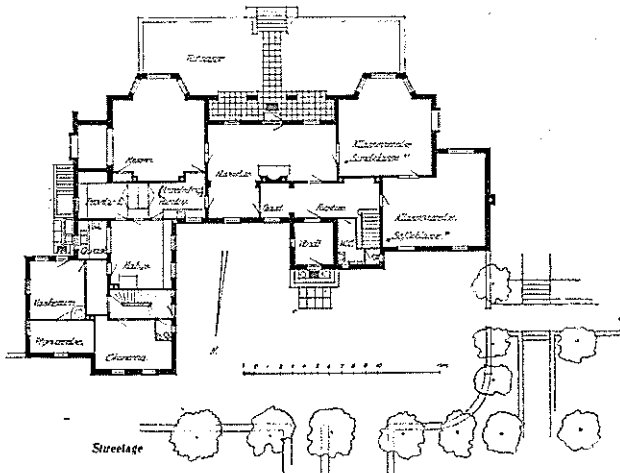
tere *Opdragelse* og Uddannelse, fordi Opdragelsen er det vigtigste, er de Penge, som anvendes bedst og giver de bedste Renter paa langt Sigt.

Efter min Mening er Undervisningsministeriets Budget og Pengenes rette Anvendelse — af Hensyn til Fremtiden — det vigtigste i det danske Statsbudget.

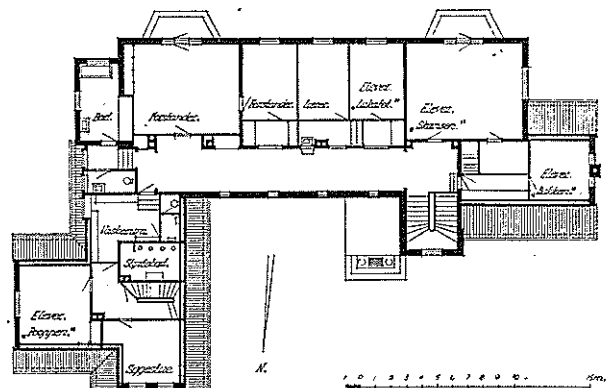
Som De alle ved, er dansk Skibsfart meget haardt ramt af Krigen,

men saa meget desto mere nødvendigt er det, at vi hurtigst muligt genopbygger Skibsfarten efter Krigen, og dette vil bl. a. ske gennem en rigtig Opdragelse og Uddannelse af vore Folk.

Særligt vort Rederi, der arbejder med Specialtransporter, f. Eks. af Cellulose, Stykgodslaster mellem



Plan over Stueetagen.



Plan over 1. Sal.





*I Overværelse af de indbudte Gæster og Eleverne hejses Flaget ved Skolens Indvielse under Afsyngelse af Axel Juels Flagsang.*

Nord- og Sydamerika, Appelsinlaster fra Palæstina, Italien og Spanien, samt vor særlige Frugttrafik med store Køle-Motorskibe fra Sydamerika og Pacifickysten, kræver Folk saavel paa Dækket som i Maskinen af en særlig Standard; Folk, som kan passe og bevare disse meget værdifulde Laster; og vi faar ikke noget at sejle med, medmindre vi passer de Laster, der betros os, bedre og mere omhyggeligt end vore Konkurrenter.

Jeg skal her ikke i Enkeltheder gennemgaa Søfartsskolens Arbejdsplan, men henviser til det Hæfte, som er blevet omdelt, og hvoraf Retningslinierne fremgaa.

Jeg vil blot nævne, at vi i vort Arbejde med Skolen ikke alene vil lægge Vægt paa Elevernes Uddannelse i det rent faglige Stof, men ogsaa — og maaske i Særdeleshed — vil vi søge at bibringe Eleverne en almen menneskelig Indstilling med Respekt for de nordiske Idealer, som bedst karakteriseres i Ordene Sandhed og Ret.

Vi haaber, at Eleverne her vil opleve en god og lykkelig Tid, med godt Kammeratskab; en Tid, som de senere vil se tilbage paa med Glæde.

Naar vi nu overgiver Skolen til Forstander Gjødrik-Andersen, beder jeg Dem Kaptajn Gjødrik-Andersen særlig lægge Dem dette paa Sinde, men efter hvad vi allerede kender til Dem, nærer vi fuld Tillid til, at

De vil drive Skolen i den nordiske Aand, som vi og De hylder. —

Jeg vil til Slut takke Dem alle, fordi De er kommet tilstede i Dag ved vor Skoles Indvielse, idet jeg haaber paa et godt Samarbejde med Myndigheder, Institutioner og Erhvervsforetagender her i Søfartsbyen Svendborg, saaledes at vi sammen kan hjælpes ad med at føre den danske Skibsfart fremover og opover igen.

Talen blev stærkt applauderet, og følgende Gæster tog bl. a. Ordet; Amtmand Rudolf Lassen, Borgmester Ferd. Jensen, Navigationskoleforstander L. Rasmussen, Landstingsmand Elmqvist. Forstander, Kaptajn Gjødrik-Andersen udtalte, at han var sig bevidst, at det var et vanskeligt og ansvarsfuldt Arbejde, han her gik ind til, men han haabede at faa det bedst mulige ud af Skolen, og at Eleverne maatte kunne tage bort fra Skolen med en god Uddannelse, som gav dem Lyst til at arbejde videre. Det er Maalet at skabe en god og retlinet Ungdom, som paa værdig Maade kan repræsentere det danske Flag baade ude og hjemme. Skolens Rammer er i Orden, og denne Bygning danner den mest enestaaende Ramme om nogen Skolevirksomhed her i Landet. Forhaabentlig vil Resultaterne tilnærmelsesvis komme op i dette Plan. Tak til Rederiet for den Tillid, der er vist mig, vær forvisset om, at

jeg skal gøre mit yderste for at vise mig den værdig.

Forretningsføreren for Dansk Styrmandsforening, H. Christiansen, ønskede til Lykke og udtalte Haabet om, at Rederiet maatte faa Glæde af denne dejlige Søfartsskole. Formanden for Sømændenes Forbund Th. Laursen, udtalte, at en saadan Skole har været savnet, og vi maa være glade for, at Rederiet Lauritzen har løst Opgaven. Det er en stor Opgave, Kaptajn Gjødrik-Andersen har paataget sig, men vi glæder os over, at denne Opgave er betroet til en af Søens egne Folk.

Yderligere overbragtes Hilsener og udtaltes Lykønskninger fra Navigationsskoleforstander Møller, København; Formand P. Jensen, Dansk Sørestitutionsforening sluttede Talernes Række med i humoristisk Form at anbefale Skolens Ledelse ogsaa at tænke paa Køkkene. Skolen havde et saa udmærket Køkken, saa hvis nogle af Eleverne skulde have særlig Interesse for at lave Mad, maatte man endelig uddanne ham til en god Kok.

Sluttelig oplæste Ingeniør Ove Holm følgende smukke Hilsen, som var sendt Rederiet Lauritzen fra Chefen for Finlands største Rederi, J. Thure Silander, Finska Angfartygsbolaget, Helsingfors:

„Til resultatrig Søfart inden for et Rederi hører tre fundamentale Faktorer: en energisk og fremsynet Ledelse, et omsorgsfuldt bygget og veludrustet Fartøjsmateriel samt en velskolet og veltrænet Sømandsstand. Rederiet J. Lauritzens storartede Fremgang bæ-

rer Vidne om, hvad disse tre Faktorer frugtbringende Samarbejde har kunnet frembringe.

Med ukuelig Kraft og Fremsyn har Rederiet skabt sig en Flaade, som teknisk og sømandsmæssigt staar paa et højt og fuldt moderne Niveau, og som i alle Henseender er vel rustet til at møde Opgaverne paa alle „de syv Have“.

Før den ny Søfartsskoles Oprettelse spurgte vi os selv: Hvad behøver vi Mennesker i Almindelighed og den opvoksende Ungdom i Særdeleshed i de Krav, Livet stiller til os? Svaret var: Kundskab og atter Kundskab. Alle i Søfarten interesserede maa derfor glæde sig over, at et fremsynet Rederi som J. Lauritzens med Fremsyn og Energi og med Ungdommens Bedste for Øje har givet sig Tid samt ofret Kræfter og mange Penge for at skabe denne ny Lærestanstalt.

Jeg sender min beundrende Hilsen og Hyldest til Rederiet og dets Medhjælpere, som gennem dette Initiativ kommer til at virke inspirerende ikke blot paa dansk Søfart, men ogsaa paa Søfarten langt uden for Danmarks Grænser.

Naar man til alt dette lægger den fysiske Opdragelse, som Rederiet gennem sine Kurser i Gymnastik og praktisk Uddannelse i Sømandsarbejdet bereder sit Personale, ønsker jeg paa det hjerteligste at lykønske den ny Sømandsungdom i Danmark, som nu har faaet yderligere Muligheder til saavel aandelig som fysisk Udrustning for at fuldføre deres Opgave i dansk og dermed ogsaa skandinavisk Søfart.

*J. Thure Silander.*“

Derpaa afsluttede Forstander Gjødrik-Andersen Sammenkomsten med en Tak til Cøstorne og en Sammenkomst, der havde været en rig og opmuntrende Oplevelse for alle Deltagerne.



# Vestindiebriggernes

Af Gustav Kragh

Dage”

„**M**ERCURIUS“ kom første Gang til Vestindien i 1839—40. I 1843—45 var den paa Togt i Vestindien og Middelhavet, i 1846—47, 48—49 og 50—51 i Vestindien. I 1852—53 var Kaptajn-løjtnant *F. Paludan* dens Chef, og dette Togt fik et ualmindelig trist Forløb. Briggen var i August Maaned 1852 gaaet til Venezuela, hvor Chefen havde en diplomatisk Mission at ordne. Efter at *Paludan* var gaaet i Land i La Guaira, lettede „MERCURIUS“, ført af Næstkommanderende, Premierløjtnant *P. Schultz*, og satte Kurs mod Porto Cabello. Faa Timer efter blev nogle af Besætningen syge med høj Feber; inden de naaede Porto Cabello døde een Mand og et Par Dage efter to til. Da Sygdommen hurtigt greb om sig, erklærede Skibslægen, at det var nødvendigt at søge en Havn, hvor de syge kunde indlægges paa et ordentligt Hospital, og Næstkommanderende besluttede derfor at gaa til Curacao. Paa Turen hertil døde endnu 3 Mand, og straks efter Ankomsten maatte 16 Mand indlægges paa et uden for Byen indrettet Lazaret. Sygdommen var Gul Feber!

Da Kaptajn-løjtnant *Paludan* kom tilbage til Porto Cabello og i Stedet for sin Brig fandt en Skrivelse fra Næstkommanderende om, hvad der var sket, rejste han hurtigst muligt til Curacao. Om Bord i Briggen var der dog ikke flere syge, og *Paludan* fandt alle Mand i Gang med Rengøring og Udluftning.

Den 12. September kom Reconvalescenterne fra Lazaretet atter om Bord, hvorefter „MERCURIUS“ var klar til at afgaa til sin Station. Desværre var i Land 6 Mand til døde, saa at ialt 13 Mand af Besætningen havde maattet bukke under for denne frygtelige Trope-sygdom. Da der i Løbet af en halv Snes Dage nu ikke indtraf flere nye Sygdomstilfælde om Bord, besluttede Chefen at lette, og den 28. løb Briggen ind til Christianssted og ankrede. Her laa den saa til hen imod Slutningen af Oktober Maaned. Vejret var nu blevet meget regnfuldt, hyppigt med denne fine Støvregn, som selv Negrene er saa bange for at være ude i, fordi de mener, at den bringer Feber med sig. Følgen heraf blev da ogsaa, at Sygdommen atter blussede op om Bord; mange Patienter blev bragt i Land, og to af dem døde snart paa Hospitalet. Chefen vilde nu staa til Søs for at faa frisk Luft i Briggen, men uroligt Vejr og Modvinde medførte, at „MERCURIUS“ først kunde lette den 3. November, efter at 12 Reconvalescenter var bragt om Bord. *Paludan* var dog nødsaget til at holde sig under St. Croix. Dels ønskede Guvernøren Briggen til Raadighed, da der var Tegn til begyndende Uroligheder mellem den farvede Befolkning i og om-

kring Frederikssted, dels fordi der daglig maatte afleveres Folk til Hospitalet. Overlægen blev syg og maatte meget haardt angrebet sendes i Land. Proviantforvalteren, der laa syg i Land, døde der midt i November, og faa Dage senere maatte Sekondløjtnant *Grove* sendes i Land i Frederikssted. Baade Næstkommanderende og Trediekommanderende, Premierløjtnant *Michelsen* laa syge om Bord, saa at *Paludan* kun havde Sekondløjtnanterne *Holboll* og *Wolff* til Tjeneste i Briggen. Under disse fortvivlede Forhold søgte han Guvernørens Tilladelse til at lægge Briggen ind ved Christianssted og lade Besætningen flytte i Land paa den lille Ø *Protestante Cay*, der laa paa Reden inden for Revet.

Guvernementet gik ind paa Chefens Forslag, og den 26. November om Aftenen løb „MERCURIUS“ ind til Christianssted. Samme Dag døde Sekondløjtnant *Grove* i Frederikssted efter kun 4 Dages Sygdom. Nu arbejdede den raske Del af Besætningen for fuld Kraft med at indrette et Hus paa *Protestante Cay* til Besætningen samt med at føre forskelligt Gods fra Briggen i Land paa Øen. Premierløjtnant *Michelsen* var kommet til Tjeneste igen, men var meget svag, hvorimod Næstkommanderende maatte blive i sin Køje. I Løbet af et Par Dage var alt i Orden, Besætningen flyttede over paa Øen, og kun et Vagthold blev tilbage i Briggen. Tiden blev nu benyttet til forskellige Arbejder for at bringe Briggen i god Stand efter den megen Sygdom i den. Overalt blev der udluftet, rensset og vasket, alle Luger og Lemme aftaget, Sejlene slaaet fra og tørret, Køjetøjet skrubbet og Lasten grundigt rengjort. Desuden blev der daglig afbrændt Krudt om Læ for at desinficere.

Men desværre vedblev Feberens at gribe om sig mellem Mandskabet paa Øen, saaledes at der i denne Periode sjældent var under en halv Snes Mand paa Hospitalet. Den 4. December blev atter Premierløjtnant *Michelsen*, og Dagen efter Sekondløjtnant *Wolff* syge. De blev passet omhyggeligt paa et Hotel i Christianssted; men trods den bedste Pleje døde *Michelsen* den 7. og *Wolff* den 12.; tre Dage efter døde Briggens ældste Underofficer, Overkanoner *Grossmann*, der havde ydet *Paludan* en udmærket Assistance. Næstkommanderende laa vedblivende syg, Sekondløjtnant *Holboll* var midlertidig Adjudant hos Guvernøren, og Chefen var saaledes eneste tilbageværende Officer.

Julen nærmede sig, og *Paludan* vilde gerne opmuntre sin Besætning ved at sørge for en saa god Julefest for den, som Forholdene tillod. Han havde som Forvalter ansat en yngre dansk Mand, der tidligere

havde sejlet som Skibsregnskabsfører, og desuden havde han beordret den danske Sekondløjtnant *de Coninck*, der med Orlov fra Marinen sejlede som Styrmand med et Koffardiskib, som netop var indkommet til St. Thomas, til at møde til Tjeneste i „*MERCURIUS*“ fra Nytaar.

Juleaftensdag riggede Besætningen til Fest og pynkede op med Flag og Lanterner. En af Lodserne havde paataget sig at skaffe et passende Antal *coloured ladies*, og efter at Chefen havde læst Juleevangeliet, og nogle Julesalmer var blevet afsunget, blev Folkene og deres Damer trakteret med en let, kold Punch og forskellige Frugter. Snart gik Dansen lystigt nok, og da *Paludan* ved Ellevetiden saa, at alt forløb godt, og at Folkene holdt sig ædru og fornuftige, gav han de to ældste Underofficerer Ordre til at hæve Ballet Klokken tolv og sørge for at faa Damerne sendt i Land. Derefter tog han Sekondløjtnant *Holboll*, der havde faaet Lov til at fejre Julen sammen med sine Skibskammerater, med sig og lod sig ro ind til Christianssted for at hilse paa Guvernøren.

Sluppen var imidlertid næppe naaet halvvejs ind, før de hørte Praj fra Land, og da de naaede Landingsstedet, stod der en Ordonnans fra Guvernøren, der meddelte, at denne ønskede Assistance fra Briggen til

at neddæmpe nogle voldsomme Optøjer i Land. Den farvede Befolkning havde, paavirket af Rom, lavet Spektakler med Politiet, slaaet med Sten og forsøgt at stikke Ild paa nogle af Europæernes Huse. *Paludan* hørte tydeligt den dumpe Lyd fra Negertrommerne rundt om i Byens Kvarterer.

Løjtnant *Holboll* blev med Halvdelen af Slubbesætningen som Eskorte sendt op til Guvernementet med Besked om, at Assistancen skulde komme ind saa omgaaende som muligt. Hurtigt roede *Paludan* tilbage med Sluppen, Ballet blev afklappet, Folkene kaldt sammen og et bevæbnet Landgangskompagni traadt an. Andre Folk fik Ordre til at sende Baldamerne ind med de resterende Fartøjer, men det gik imidlertid ikke saa let. Mange af Negerinderne var ved Efterretningen om Optøjerne blevet ophidset og begyndte at raabe op og skælde ud, idet de ganske glemte, hvor godt de var blevet behandlet ved Festen for lidt siden. Andre sang Negerviser, men næsten alle gjorde Modstand mod at blive bragt ned i Fartøjerne, forsøgte at komme op igen og prøvede at holde Folkene tilbage. Dette mislykkedes dog fuldstændig, de tidligere Balkavalerer tog nu ikke saa blidt paa dem som før under Dansen. Knap en halv Snes Minutter efter at Chefen var kommet tilbage, var alt klart, Fartøjerne satte af og roede hurtigt ind mod Christianssted.

Saa snart de var kommet i Land, lod *Paludan* Kompagniet, under Kommando af Kanoner *Magnussen*, afgaa til Fortet *Christiansværn*, hvor Fortchefen med Glæde modtog den velkomne Forstærkning. Selv meldte han sig til Guvernøren.

Da det særlig var i Byens nordøstlige Del, paa Torvet og i de tilstødende Gader, at Negrene havde samlet sig, og da der lige var indløbet Efterretning om, at Soldaterne her havde maattet skyde med skarpt for at holde sig de ophidsede og rasende Mennesker fra Livet, lod Fortchefen Kanoneren afgaa dertil med „*MERCURIUS*“s Folk. I Løb satte de ned gennem Kompagnigade og ind paa Torvet.

Det var begyndt at regne, en voldsom tropisk Regn, og denne, i Forbindelse med Soldaternes bestemte Optræden samt Synet af de hurtigt fremrykkende Søfolk, virkede afsvalende paa Demonstranterne. Paa Torvet jog Soldaterne forskellige Bander, som hovedsagelig bestod af Negerpøbel, ned gennem Gaderne. Kanoneren saa nu, at en større saadan Bande, ført af et Par rasende Negerinder, samlede sig til Modstand mod Soldaterne, og lod straks sine Folk styrte imod dem med dragne Hugerter. Angrebet virkede omgaaende — Negrene vendte om, spredtes og forsvandt i vild Flugt tilbage til Negerkvartererne, hvor de forsvandt.

Paa Torvet fandt Kanoneren 3 døde og flere saarede Negre. Han lod Folkene optage dem og bringe dem til



Den farvede Befolkning havde, paavirket af Rom, lavet Spektakler —

Fortet. Regnen styrtede stadig ned, og Folkene fra „MERCURIUS“ saa kun ganske faa Negre paa Vejen — Gaderne var ryddet, Demonstranterne havde tabt Modet og viste sig ikke mere. Klokken to var alt roligt i Byen, og Kaptajnløjtnant *Paludan* gik over til *Protestante Cay* med sine Folk. Det var en bevæget Juleaften!

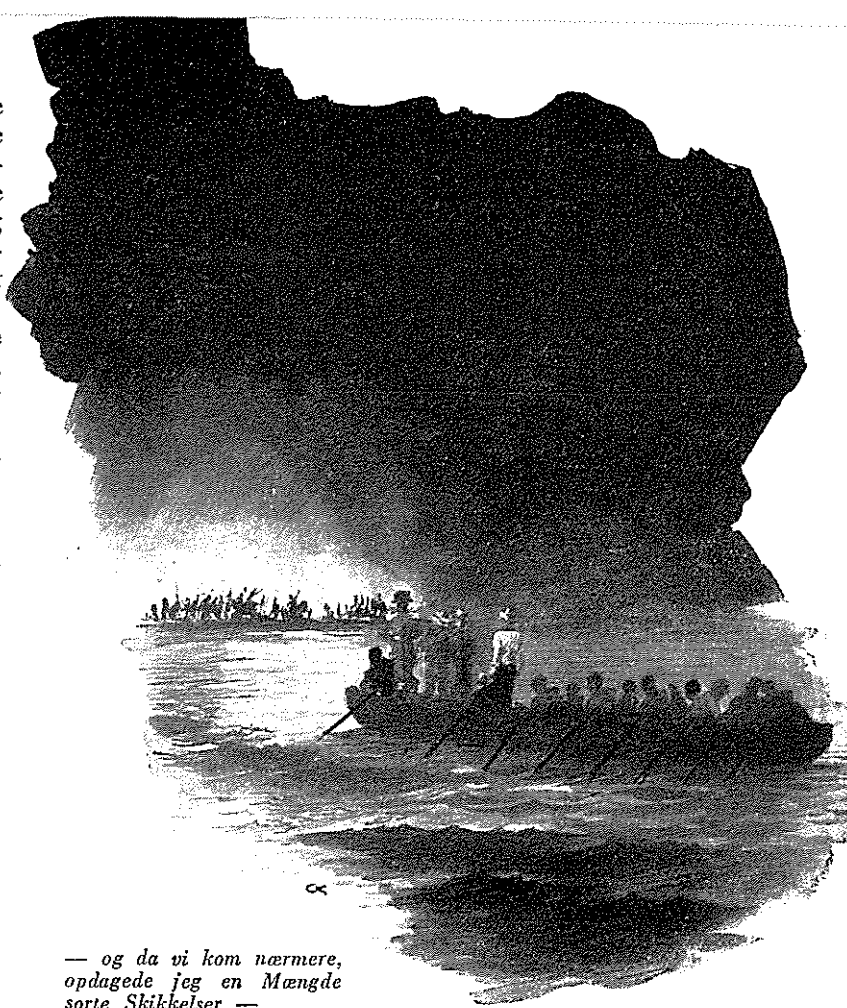
Desværre blev faa Dage efter flere af de Mænd, der havde været ude i Regnen Julenat, syge og maatte indlægges paa Hospitalet, hvor 3 af dem døde i Løbet af Ugen mellem Jul og Nytaar. 1. Januar meldte Overskibslægen sig rask, og Sekondløjtnant *de Coninck* mødte til Tjeneste, men desværre maatte den nye Proviantforvalter samme Dag melde sig syg. I Løbet af Januar Maaned døde han og atter 3 Mand. En ny Proviantforvalter, en ung dansk Handelsmand ved Navn *Iversen*, blev antaget, men døde den 1. Februar. Dette var det sidste Dødsfald blandt „MERCURIUS“s Besætning; men da havde den gule Feber ogsaa taget en forfærdende stor Høst — 3 Officerer, 3 Proviantforvaltere, 1 Underofficer og 32 Menige!

Den 10. Februar var „MERCURIUS“ klar til atter at stikke i Søen, og midt i Maaneden forlod den Christianssted og løb over til Frederikssted, hvor den hentede Næstkommanderende, som stadig var meget svag, men ønskede at komme om Bord i Briggen for at kunne komme til Kræfter i den friske Søluft. Samtidig kom fra Danmark Premierløjtnant *Braag* og Sekondløjtnant *Schiwe* til St. Thomas, og en dansk Mand, der opholdt sig paa St. Croix og gerne vilde hjem, blev antaget som Proviantforvalter.

„MERCURIUS“ overtog atter Tjenesten som Stationsskib, forlod Vestindien den 20. April og ankom til København den 1. Juni.

I 1854 var Briggen udrustet under Krigsberedskab; men gik i 1861 ud af Flaadens Tal og blev Aaret efter solgt til Handelshuset M. W. Sass & Sønner.

„ØRNEN“s første Togt var i 1843—44 til Sydamerika. I 1845—46 gik den, med Kaptajnløjtnant *H. E. Krenchel* som Chef, til Middelhavet, Guinea og Vestindien. Efter en, særlig over Nordsøen, haard Rejse paa Grund af Storme og Modvind, gik Briggen til Cadiz, hvor den tog et Beløb paa 200.000 Pjastre om Bord. Med denne Pengesum, som var den sidste Portion af Danmarks og Sverrigs Tribut til Røverstaterne, afgik „ØRNEN“ til Tanger. Paa denne Rejse førte den svensk Orlogsflag paa Fortoppen og dansk paa Stortoppen, da Danmarks og Sverrigs Generalkonsuler i Marokko var om Bord. Efter at Pengesummen var blevet afleveret i Tanger, gik Briggen til Gibraltar, men maatte efter et kort Ophold atter tilbage til Tanger, hvor der var opstaaet Uroligheder, for ved sin Nærværelse at støtte de nordiske Generalkonsulers Autoritet. Først i Begyndelsen af September afgik „ØRNEN“ til Guineakysten, hvor den ankom til Fortet *Christiansborg* den 18. Oktober. En af de Negerfyrster, der havde svoret Danmark Troskab og hidtil havde



— og da vi kom nærmere, opdagede jeg en Mængde sorte Skikkelser —

været venskabeligt sindet, Kongen af *Augna*, havde brudt sin Ed, givet sig af med Slavehandel og med stor Magt overfaldet og taget det lille danske Fort *Prinsensteen*, samt hejst portugisisk Flag i Stedet for det danske. Det var en alvorlig Sag, og Guvernør *Carstensen* besluttede derfor, efter at han havde talt med Kaptajnløjtnant *Krenchel*, at tvinge Kongen til Lydighed med det samme. „ØRNEN“ fik et Detachment Soldater om Bord, lettede og gik til *Quitta*, en stor Negerby ved *Prinsensteen*. Her sendte *Krenchel* næste Dags Aften Detachmentet med to Underofficerer fra Fortet, en Tolk og to af Briggens Underofficerer, under Kommando af Sekondløjtnant *O. C. Hammer*, i Land med Ordre til i Løbet af Natten at gaa til Fortet, overtage Kommandoen over det, anbringe to Stykker Feltkanoner, Detachmentet medførte, og iøvrigt istandsætte det ret forfaldne Fort, klar til at forsvare det mod Angreb. Løjtnant *Hammer* har skildret denne Ekspedition i et Brev til sine Forældre („Tidskrift for Søværnen“, 93. Aargang, Oktober 1922) saaledes:

„Med Tolken og mine 3 Mand (fra „ØRNEN“) stod jeg i Stævnen paa den forreste Kano, og i et Bælgmørke nærmede vi os den for mig aldeles ukendte Kyst, hvor vi i gunstigste Fald kunde blive modtagne af nogle og vilde Negere, der efter al Rimelighed vare vore Fjender, og som, i det mindste fra vor Side, vilde blive behandlere som saadanne. Fortet „Prinsensteen“ kunde jeg formedelst Mørket ikke se, det ligger des-

uden et Stykke fra Kysten i en Skov af Kokus- og Palmetræer, der tildels skjuler det fra Søsiden. Langs med Kysten, hvor vi skulde lande, var fire store Baal antændte, og da vi kom nærmere, opdagede jeg en Mængde sorte Skikkelser, der med vilde Spring og Grimasser af den mest komiske Slags dansede om dem. Denne Scene i den mørke Nat tog sig ret spøgelsesagtig ud og kunde ikke andet end gøre et besynderligt Indtryk paa den uvante Beskuer. Tolken forklarede mig, at dette Optrin var en Fest til Ære for deres Feticher (Guder), hvilken de fejrede i den tryggeste Rolighed, idet de var aldeles uforberedte paa vor Ankomst. De kunde ikke formedelst Brændingens Brøl høre Remidorernes (Rokarlernes) Syngen og Pladsken

med Pagøjerne, (Negrene foretager alt Arbejde efter Sang). Vi slap saaledes heldigt og ubemærket igennem Brændingen og stode pludselig som faldne ned fra Maanen for de forbavsede Negre, der straks tog Flugten til Skoven. Vi marcherede nu efter en Vejvisers Anvisning igennem Skoven til Fortet, i hvilket der fandtes en Opsynsmand og 8 Soldater. Hele den samlede Styrke blev opstillet paa Fortets Batteri, og en Ordre fra Guvernøren oplæstes, i Følge hvilken alle og enhver havde at adlyde mig som Kommandant i Fæstningen. Det temmelig forfaldne Fort blev nu paa det nøjeste inspiceret, Skildvagter udsatte og Forholdsregler tagne mod et natligt Overfald.“

(Fortsættes i næste Nr.).

## Maskinistkolens Elevforening

Den aarlige Eksamensfest afholdtes som sædvanlig i „Borgernes Hus“ under festlige Former.

Foreningens energiske Formand S. A. Sørensen bød Velkommen, og Medlem af Maskinistkolens Direktion Hr. Direktør Otto Wolff holdt Festtalen og uddelte Foreningens Æresmærke, Emblemet i Guld, til de Elever, der havde bestaaet Eksamen med 100 Points og derover. Mærket blev uddelt til følgende Elever:

Arné Pedersen, 100 Point, Preben Nørmark Petersen, 102 Point, Ulrik Winiefred Bersen Albertsen 137 Point, Søren Nielsen Juul, 137 Point, Kaj Verner Hansen, 139 Point, Poul Jørgensen, 143 Point.

Festtaleren sagde blandt andet, at det havde glædet ham at se Foreningens gode Trivsel. Han havde for 9 Aar siden været Gæst i Foreningen. Han priste Kammeratskabet, som i Maskinistkolens Elevforening blev holdt saa højt i Ære, og Skolens Venner havde formaet at føre Skolen frem, saa den tjente dansk Folkestyre til stor Ære. Et andet Billede var Situationen uden om os. Fra Nord til Syd og fra Øst til Vest lyder nu Kanontorden og Skrig fra den lemlæstede Ungdom, ogsaa mange Elever her fra Skolen var blandt de Ofre, som Søen havde krævet, og han bad Foreningens Medlemmer mindes disse Mænd, som faldt paa deres Post.

Hele Forsamlingen rejste sig og mindedes Krigen's Ofre.

Festtaleren kom ogsaa ind paa den øjeblikkelige Situation og udtalte følgende: For vor Fremtids Skyld — for kommende Slægters Skyld — er det nødvendigt, at vi aabent udtaler den Afsky for enhver Voldshandling, uanset af hvem den begaas.

Et Tilbagefald til Oldtidens Hævnmetode vil blive en Skamplet paa vor Kultur o. s. v.

Yderligere fortsatte Taleren: Krigen gaar nu i sit femte Aar, men ikke de sidste Maaneder har været denne onde Tids Vintersolhverv. Jeg tror, vi alle har en Følelse af, at saadan er det.

Derefter rettede Otto Wolff en Appel til Ungdommen om at dygtiggøre sig paa det faglige og tekniske Omraade og udtalte sin Forvisning om, at de vilde udføre deres kommende Gerning til Ære for Danmark.

Efter en glimrende Underholdning af forskellige Kunstnere var der Bal.

Referenten.

<b>D/s DRACO</b>	
Korresponderende Reder:	<b>R. Fischer-Nielsen</b>
Amallegade 35 B	Telf. Palæ 5906

*Husk at forny Deres Abonnement*

## Søfartens Fremme

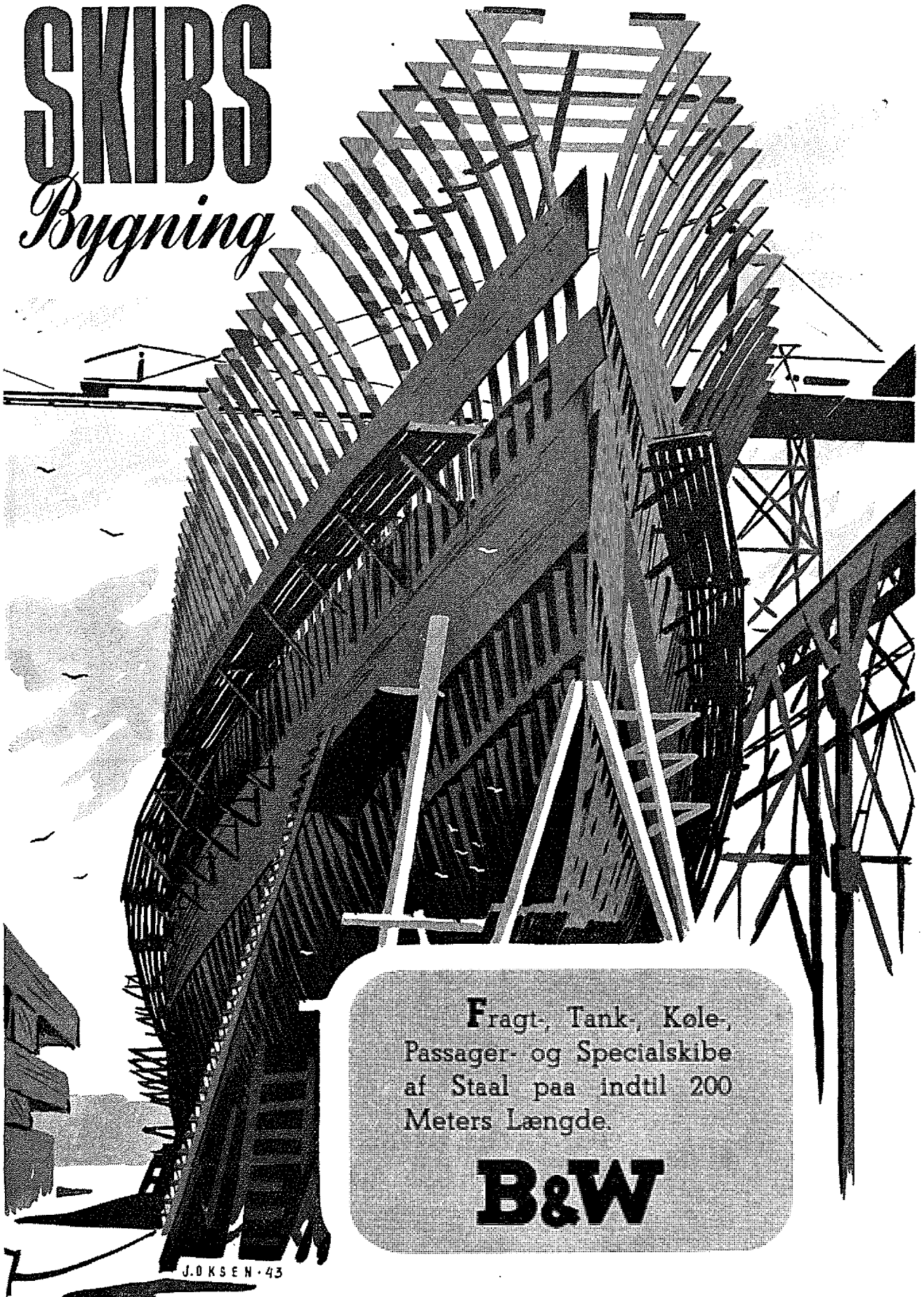
gaar i Spidsen for en bedre Sømandsuddannelse

Ved et fornylig afholdt Møde forlagde Formanden for „Søfartens Fremme“, Baron Juel Brockdorff, Planer, der skulde muliggøre en mere alsidig Uddannelse for den vordende Sømand. Man havde i Forstaaelse med forskellige Søfartsorganisationer af det overordnede Mandskab indsendt et Andragende til Ministeriet om at faa Statens Støtte og Sanktion til en saadan Uddannelses Gennemførelse. Uddannelsen var tænkt delt i 2 Perioder, een, der faldt før Sejltiden, og een,

der faldt efter, og Udgifterne var jugeret til Kr. 250.000,— i Starten og Kr. 125.000,— i Drift. Da der raader en Del Uenighed om selve Uddannelsesmetoden, vil der sikkert gaa nogen Tid, før Tanken bliver til Virkelighed, men man sympatiserer fra alle Sider med de Bevæggrunde, som foranlediger Søfartens Fremme til at bringe Spørgsmaalet frem; at højne og forbedre Kaarene for den danske Sømand.

Referenten.

# SKIBS *Bygning*



Frugt-, Tank-, Køle-,  
Passager- og Specialskibe  
af Staal paa indtil 200  
Meters Længde.

**B&W**

J. ØKSEN · 43

„Marinetidende“: „Vi kommer i godt Selskab. En god Bog er „LEOPARDLÆNGEN“, og dens Forfatter vækker dyrebare Minder til Live om vor Flaades smukke Traditioner og om den „Holmgns faste-Stok“, der selv i svære Tider aldrig glemte, hvad den skyldte Konge og Fædreland.“

# PRESSEN HÆVEDE DEN TIL SKYERNE

„Nationaltidende“: Der staar en Duft af Saltvand og gammel Rom op fra denne Bogs Blade. „LEOPARDLÆNGEN“ er rigtig Hyggelesning.

# ALLE SKAL LÆSE

„Kristeligt Dagblad“: „En fornøjelig og underholdende Roman. Samtidig gør Forfatteren en kulturhistorisk vigtig Gerning ved, foruden at optegne Minder fra Livet i de lave Stuer og smaa Haver, at meddele Viser og Vers, der engang udgjorde en væsentlig Del af Underholdningen, hvor Nybodersfolk kom sammen.“

# LEOPARD- LÆNGEN!

„Under Dammrog“: „Dot er uforfalsket Nybo're-Sprog, som kun den „indfødte“ kan skrive det, og man har Følelser af, at hvert Ord i disse Fortællinger er sandt og ægte.“

„Aftenbladet“: „Bogen er rig paa Begivenheder og paa godt gammeldags Nylander Humør.“



## FORTÆLLING OM NYBODERS STOLTE DAGE

Leopardlængen: En rigtig Hyggebog med gamle Minder fra Nyboder.

Faas hos Deres Boghandler



# I BANANFART

**N**AAR man en Gang har Zigeunerblod i Aarerne, om ikke bogstaveligt, nytter det ikke at kæmpe imod sin Skæbne. Man er nu engang indrettet saadan, at man skal paa Farten en Gang imellem eller hele Tiden, og kan lige saa godt først som sidst opgive nogen Sinde at se sit Billede plus hædrende Omtale i Avisen for tro Tjeneste i fem og tyve Aar paa samme Sted. Udvé for en Mand kan være lige saa haardt som den stærkeste Hjemve for en anden.

Det var en af Grundene til, at jeg en Dag fandt mig selv i den franske Havneby Rouen som Hyresøgende. Paa det Tidspunkt, jeg ankom til Byen, var der godt med Jobs, saa jeg mønstrede næsten med det samme om Bord i en Frugthaad, der skulde til fransk Vestindien efter et Læs Bananer.

Det var et Babylon, jeg var kommet om Bord i her. Jeg tror aldrig, jeg har hørt saa mange Tunge- maal imellem saa faa Mennesker før. Af hele Besætningen var kun et Par enkelte fra samme Nation.

En Psykolog kunde have fundet Stof i vor internationale Flok. Jeg ved ikke af, at jeg nogen Steder til Lands eller Vands har fundet bedre Kammeratskab end i saadant et Tilfælde, hvor man er rystet en Klike sammen fra alle Verdenshjørner, uden at nogen enkelt Nationalitet er kommet i Overtal. Derimod er det næsten paa Forhaand afgjort, at en Besætning paa ti—tyve Mand deler sig i Hold, kommer i Diskussioner og Klammeri, naar den kun er repræsenteret af to—tre Nationer; saa dukker Patriotismen og Uenigheden frem, og det hele er ødelagt.

Uoverensstemmelser skal der imidlertid til her i Verden, og naar vi nu havde saa glimrende Forhold om Bord, var det for meget forlangt, at vi skulde slippe for Genvordigheder, naar vi havde Landgang. Dem fik vi en hel Del af, ikke i Vestindien, men paa Vestafrika.

Efter at vi havde faaet Last og paa Tilbagevejen passerede Azorerne, fik vi igennem Telegrafens Besked om, at vi næste Rejse skulde ind i en anden Rute. Vi skulde i Stedet for til Vestindien til fransk Vestafrika.

Der var ingen af os om Bord, der var rigtig glade for den Forandring; Varmen var vel ikke værre end paa Vestindien, men Klimafeber og Besværligheder med Helbredet er ikke sjældent paa Kysten af Afrika. Alligevel var vi allesammen med, da vi var paa Vej over Biskayaen i vor ny Rute. Jeg for mit Vedkom-

mende var allerede begyndt at føle mig uundværlig om Bord, saa jeg syntes ikke, jeg over for Rederiet kunde forsvare at lade det gode Skib sejle uden mig.

Det stod jeg hver Dag og brugte som Argument, naar Kokken ikke vilde makke ret med Formiddags-Kaffen. Der var nemlig ingen Steder skrevet, at vi — Vagten — skulde have Kaffe om Formiddagen. Som Følge deraf skulde han altid spille kostbar og skælde ud, saa man skulde tro, det var et større Laan, man bad ham om. Vi fik den samme Vise — og Kaffe — hver Dag. „Tror I, jeg er Troldmand og Tusindkunstner,“ sagde han, „I kommer rendende her og vil ha' Kaffe paa alle Tider af Dagen, og hvis I ikke faar god Kaffe, laver I Vrøvl, og bruger jeg for mange Bønner, har jeg Ballade med „Høkeren“.

Naar han kom dertil, skulde der bare et Gran Diplomati til, saa var Formiddags-Kaffen reddet. De to Herrer, Kokken og Hovmesteren, kunde nemlig ikke fordrage hinanden.

Jeg var aldrig sen til at skyde Bemærkninger ind om „Spæk“, naar Kogekunstneren var i det Hjørne, det var mindre pæne Bemærkninger, men det var det, Kokken kunde li' at høre. Bare Hovmesteren fik „et Hagl“ i Farten, var vores Frikadelle-Smed glad, og vi kunde faa saa meget Kaffe, saa vi kunde bade i det.

Ved Hjælp af saadanne smaa dagligdags Krydderier gaar Tiden hurtigt om Bord paa et Skib.

En tropehed Eftermiddag, fjorten—femten Dages Tid efter Afgang fra Frankrig, gled vi ind til en primitiv Trækaj i den lille Plads paa Vestafrika, hvor vi skulde laste Bananerne.

Der var her som saa mange andre Steder i Kolonierne en mærkelig Sammenblanding af Civilisation og Urskovs Idyl. En eneste stor Restaurant med Altan og Solsejl laa paa en ryddet Plads i Nærheden af, hvor vi lagde til. Her kunde Pladsens Hvide og vi Sømænd nyde en Svaledrik. Negrene havde Lov at staa udenfor og misunde os, men ikke komme over Tærskelen, naar undtages det indfødte Personale. Nogle faa andre Bygninger, Pakhuse o. l. laa i Nærheden af Kajen, ellers var der kun Skov at se.

Det var nu ikke noget af det, vi først lagde Mærke til oppe fra Skibet, da vi lagde til. Det aller mærkeligste var paa Kajen. Der stod et Par Hundrede Negre, det var de lokale Havnearbejdere. Mage til Forsamling, hvad Paaklædning angik, findes ikke paa hele Kloden.

DET HAR JEG OPLEVET — Af H. E. RASMUSSEN

Lidt paa Afstand troede vi først, at de maaske prøvede paa at lave levende Surrealisme, men det var meget værre.

Der var Fest, Farver og Fantasi i de Klædedragter, noget af det mest sammensatte, man kan tænke sig. Det kunde se ud, som om nogen af dem havde været sent paa Færde om Morgenens og var kommet af Sted i saadan en Fart, saa de havde faaet noget af deres Søsters eller Moders Tøj paa i Skyndingen, men det var slet ikke Tilfældet, saa travlt har de Fyre aldrig. Det var overlagt, og de har sikkert selv ment, de var vældig smart klædt paa.

Mærkværdigt er det ogsaa, at paa de Breddegrader, hvor Risikoen for Forfrysninger dog maa kunne siges at være minimal, er der ikke noget, en Neger hellere vil have end en laadden Hue, og mange af dem ejer saadan en, selv om de sikkert ikke alle er kommet lige hæderligt til den.

Det lyder saa kønt, naar der siges, at de Vilde mange Gange er som store Børn; det passer vel nok i een Forstand, men er de først blevet halv-civiliserede, kan de „store Børn“ godt være farlige og vil stikke med Kniv. Og Forskellen paa dit og mit kender de ikke meget til.

Det var tydeligvis ogsaa Ukendskaben til Ejendomsretten, der for en Del var Skyld i de Herrerens kombinerede Habitter.

En gammel hvidskægget Gentleman, der hjalp os med at tage mod Landgangen, grinede over hele Ansigtet og saa svært tilfreds ud med en regulær Skindhue trukket godt ned over Ørerne, skønt Solen stod næsten lodret ned over os med en Gennemsnitstemperatur af 40 Grader Celcius i Skyggen.

Maaske var det for at bøde lidt paa den varme Hovedbeklædning, at han paa den øvrige Del af sit natsorte Jeg kun havde et Lændeklæde af en gammel „Gluten Flour“ Melsæk, det var i hvert Fald hele hans Mundering; at han maaske var Skyld i, at en eller anden ærlig Sailor i samme Øjeblik stod til Rors et Sted højt oppe mod Nord og frøs om Ørerne, har han sikkert ikke skænket en Tanke.

En anden Gubbe, der ikke saa mindre lykkelig ud ved Tilværelsen, rendte rundt med bart Hoved og bare Fødder, men iført en stor ternet Ulster; han var flot. En havde Badebukser, tæt tilknappet blaa Jakke og Tropehjulm. En havde Laksko og et Par almindelige Bukser, hvor det ene Ben manglede, plus en gammel ærmeløs Skjorte hængende uden over ned til Knæene. Saadan var der noget for enhver Smag.

De fleste af os om Bord havde været under de Himmelstrøg før, alligevel var det noget af en Oplevelse at se saadan en Trup interessante Mennesker, men samtidig var det forbundet med de største Ulemper.

Saa snart vi havde faaet Landgangen sat, myldrede det med Folk paa Dækket, ikke alene Arbejderne, der skulde laste Baaden, men mindst lige saa mange til i alle Aldre. Smaa nysgerrige Unger og større dito Tyveknægte. Holde dem fra Borde var umuligt, selv

om der blev sat Vagtmandskab ved Landgangen. Ingen Mennesker kunde se, om de, der sprang frem og tilbage mellem Kaj og Skib, var Arbejdere eller Uvedkommende. Arbejdet i sig selv var rent, og sorte var de jo desuden i Forvejen. Og de, der vrimlede rundt paa Agterdækket og omkring Mandskabskamrene, kunde man trække i Ørerne helt ned paa Kajen om det skulde være, saa snart man slap dem, var de om Bord igen før en anden.

Det eneste, man kan gøre i en saadan Situation, er at laase hver Gang man forlader Kamre eller Messe. Hvis der staar aabent saa meget som et Minut uden Opsigt, kan man være sikker paa, der er en sort Haand med lange Fingre paa Færde.

De indfødte, naar det er Negre, er vist nok i sig selv ikke saa slemme. De er præget af en hel anden godmodig ærlig Mentalitet end som f. Eks. indfødte Arabere i Kolonierne. Mange af dem er, efter hvad jeg har hørt, saa rutincrede, at de kan stjæle Stivelsen af Flippen paa en Mand, medens de taler med ham.

Men de sorte, som vi havde med at gøre, var naturligtvis udsatte for en stor Fristelse, naar man tænker, de var paa det Stadium, hvor de lige havde faaet et Indblik i Civilisationens Goder og Forstaaelsen af, hvor behageligt det maatte være at eje noget af det uden at have Forudsætning for nogen Sinde at komme i Besiddelse af det eftertragede paa ærlig Vis.

Det kunde vi godt forstaa, det var ogsaa derfor, vi laasede godt til for vore Ejende, vi havde ikke Raad eller Midler til at være filantropiske imod Afrikas Sønner. Derimod kunde det godt betale sig for os at være gode Venner med nogle faa Stykker; de fik noget Tobak og et Par Francs, en gammel Skjorte og saadan lidt, saa sørgede de for, at man i det mindste havde Albuerum i Gangen, naar man skulde frem og tilbage mellem Messe, Kamre og Baderum.

Alligevel — hvor meget man end passer paa, noget gaar der altid, man glemmer at laase en Dør, eller man glemmer, man har lidt gammelt Arbejdstøj, en Hængekøje, et Par Badebukser eller lignende liggende paa Dækket, og man ser det aldrig mere.

Jeg blev ogsaa „taget“, ikke paa Grund af Glemsonhed, men fordi jeg trods alt overvurderede en Vildmands Smag. Jeg kom op fra Maskinen, lige efter vi var ankommet, færdig med Arbejdet for den Dag og kunde gaa i „Byen“. Jeg var iført et Sæt Arbejdstøj drivende gennemblødt af Olie. Jeg vilde ikke til at vaske, det var der ikke Tid til, naar man skulde skynde sig i Land. I Stedet for dyppede jeg det i et Kar Vand og hængte det over et Gelænder oppe paa Dækket, saa det værste Snavs kunde løbe af. Da jeg efter at have været en Spadseretur i Land kom om Bord for at spise til Aften, var mine Klædebon imidlertid væk. Borte eller en eller anden ung Mand havde været der. Jeg skænkede ham en venlig Tanke, der er ikke megen Sandsynlighed for, at han havde Raad til at anskaffe det Kvantum Petroleum, der skulde til for at blive rensset efter Brugen af det Tøj, saa han har

sikkert ikke været ren siden. Det var smaa Genvordigheder, som en almindelig Sømand ikke lader sig gaa paa af, den Slags bliver en Vane. Det er maaske til at ærgre sig lidt over i Nuet, men ellers til at grine af.

Om Aftenen, da vi skulde en Tur i Land, var det allerede mørkt, rigtigt mørkt. Det eneste, vi kunde se, da vi spadserede nede fra Kajen, var Lysene fra Restauranten og Negrenes Øjne, naar vi passerede dem, Resten af deres Legemer gik i et med Natten.

Det var godt for os, at de Sorte var forment Adgang til Stedets eneste Restaurant. Havde vi ikke paa Grund af Varmen søgt derhen for at nyde en Læskedrik, maatte vi have gjort det alligevel for at faa et Øjeblikks Fred for den Hale af Følgesvende, der fulgte i vort Køl vand fra samme Minut, vi satte Foden over Landgangen.

De var slemme om Bord, men deres Overhæng var næsten værre i Land. Ustandscligt havde vi en Horde omkring os, der tiggede Cigaretter og Franc'er. Naar det saa var stegende hedt tillige, og man efter en haard Arbejdsdag havde glædet sig til at sidde og nyde Aftenens Stilhed og en kølende Drik, kunde deres Paatrængenhed nok til sidst faa selv den koldblodigste til at gaa over Gevind.

Da vi kom ind paa Restauranten, havde vi dog en Galgenfrist til at lægge en Slagplan for Aftenen. Vi var ikke gaaet i Land for at faa Batalje med de Indfødte, men at vi ikke vilde undgaa det, var vi nok klar over, hvis vi ikke gik direkte om Bord igen, og det havde vi ikke Lyst til. Nu da vi var hernede i det i den bogstaveligste Forstand mørke Afrika, syntes vi, det kunde være interessant at komme op og se lidt paa Negerlandsbyen. Det skulde heller ikke have været forbundet med nogen Risiko, da de fleste Beboere som sagt var flinke, venligsindede Mennesker, der var bare den Hage, at det kun var de fleste, — og ikke alle sammen.

Ingen Steder i Verden, hvor der lægger Skibe ind, gaar der ret lang Tid, før der opstaar en bestemt Klike, der gør sig det til Speciale at snylte paa Søfartens Folk i en eller anden Retning.

Det kan være, hvad det vil. Saa lang Tid det kun er mere eller mindre indirekte, kan en voksen Mand selv bestemme, hvad han vil indlade sig paa. Derimod er det ikke altid nemt for en Mand, der er paa et vildfremmed Sted, at værge sig mod de direkte „robbers“, i Særdeleshed da den Slags fejge Fyre altid er bevæbnet til Tænderne, og en Sømand risikerer al Landsens Ulykker, hvis han er i Besiddelse af saa meget som en sølle Lommekniv, naar han gaar i Land.

De fleste af den Garde, der i al Skikkelighed fulgte os i Hælene med deres Tiggeri, var nemlig den Type, om end ikke saa moderne armeret som deres Kollegaer i Marseille, „Rio“ eller Buenos Aires. At de stod omkring Restaurationen og ventede paa at blive vore Fremmedførere, var ikke af bare Nysgerrighed eller Tjenstvillighed.

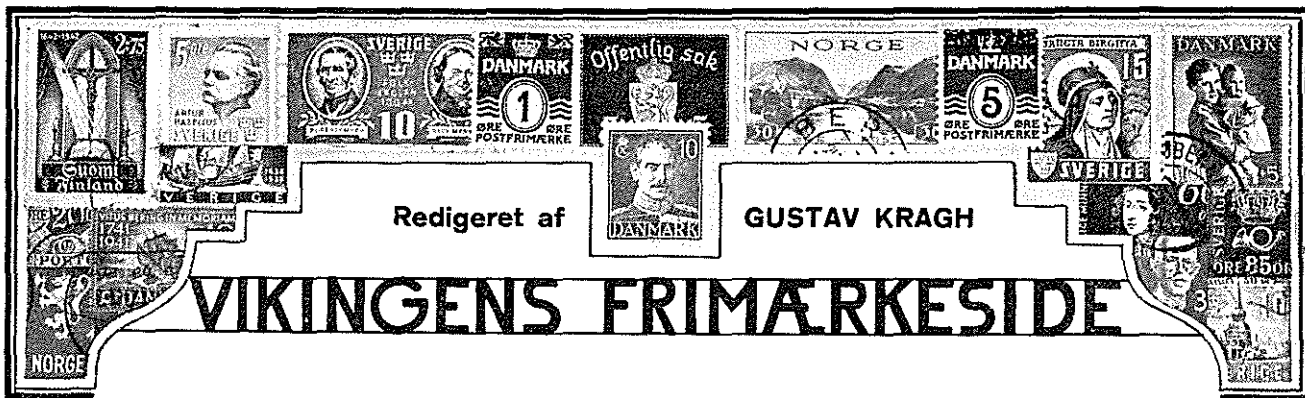
Det spekulerede vi nu ikke meget paa; vi havde nægtet os selv at slukke vor Tørst de sidste Par Timer for at nyde en isafkølet Genstand paa Landjorden. Og det kunde vi faa, ikke alene isafkølet, men jeg var ikke saa lidt stolt, da Negertjeneren paa vort Spørgsmaal om, hvad vi kunde købe, kom med en hel Favndfuld dejlige kolde „Tuborg“. Han havde sikkert ikke anet en Gnist om, at der var noget, der hed Danmark, alle Negrene paa den Plads kendte vist kun to Slags Folk her i Verden. Naar man ikke var Franskmand, maatte man være „Anglais“; men Tuborg, det vidste han hvad var.

Paa Vej fra Restaurationen ind i Land førte en temmelig bred Vej igennem Skoven til Negerlandsbyen. Det var først, da vi kom der ind paa de smalle Skovstier imellem Hytterne, at vore kakkelovnskulørte Ledsagere holdt op med deres Tiggeri og lod Masken falde.

Vi var syv—otte Mand i Følge fra Baaden, saa vi mente os nok til at opretholde Respekten. Det var heller ikke direkte Overfald, vi blev udsat for. Paa Grund af de smalle Skovstier kom vi gaende i en Række. Det mistede Svenskeren sin Tropehjem ved. Han havde endda kun taget den paa, fordi han var saa glad for den. Den var helt ny, og han havde lige købt den. Vi andre troede allermindst, han var ved at blive myrdet, da vi pludselig, som vi kom spadserende i Mørket, hørte et Vræl og en Række svenske Eder, saa det ligefrem lyste.

Vi sprang rundt om hinanden og belavede os paa et større blodigt Slag. „Hvad er der i Vejen, „Sverrig“?“ spurgte vi, da vi kom op paa Siden af ham, „er du blevet saaret?“ „Nøj ta' mi Tjusan,“ svarede han, „men den Jäkla Urangutangen nappede Hatten min af Hovedet paa mig.“

I Mørke er alle Katte graa, og i det Mørke, vi befandt os i, var de Sorte simpelt hen usynlige. „Sverrig“ saa aldrig sin dejlige ny Tropehjem igen, skønt han i lang Tid rasede rundt mellem Hytterne med alle os andre efter sig og svor paa, han skulde finde sin Hat, før han gik om Bord. Det var imidlertid omsonst, i Stedet for blev det Aarsag til, at flere af os kom om Bord med et Skjortearme mindre end vi gik i Land med, dog ikke paa Grund af vore Modstanderes Tyvagtighed, men dels Varmen og dels de sorte Bøllers evindelige Provokeren fik til sidst trods gode Forsætter Taalmodigheden til at briste og vort nordiske Blod til at koge. Vi var ikke gaaet helt skudfrie nogen af os, lidt Skrammer hist og her og Buler i Intelligens-Depotet havde vi reddet os. Negrene var for smarte til at gaa i Nærkamp, i Stedet for gemte de sig imellem Træerne og gav os det glatte Lag med halvmodne Mangofrugter, haarde som Sten. De af dem, der havde været for nær ved Ilden, har nu sikkert Dagen efter været endnu mørkere om deres hvide Øjne end fra Naturens Haand og samtidig lært, at der findes „Vilde“ andre Steder end paa Vestafrika.



## Skandinaviske Nyheder.

(Fortsat)

FINLAND Røde Kors Mærkerne for 1944 er udkommet. Sættet bestaar af fire Værdier i samme Format og Udførelse som de tidligere Mærker: 50 + 25 P. grøn, 2 M + 50 P. brun, 3,50 M. + 75 P. brun og 4,50 M + 1 M. ultramarin. (Fig. 1—4).

NORGE. Af Tjenestemærkerne, trykt paa Papir uden Vandmærke, er udkommet 25 Øre, brun.

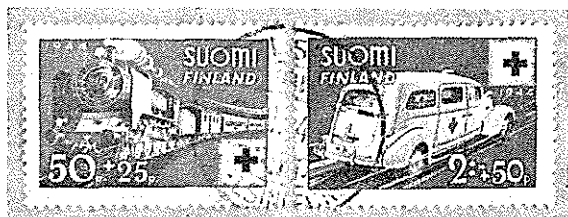


Fig. 1—2.

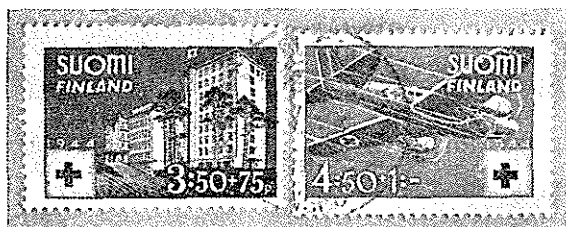


Fig. 3—4.

## Karaveludgaven i Staalstik.

(Fortsat)

Mellem Type 0 og Værdierne 15 Øre rød, 1937 og 15 Øre grøn, 1940 findes en let kendelig Forskel paa Tallet 15. Fanen paa 1-Tallet paa Type 0 viser mere ned



Fig. 5.

efter og har mere Retning mod Topsejlet end paa 1-Tallet 1937—40, ligesom de to Typers 5-Tal forneden afviger noget i Rundings Form. Paa Type 0 er der desuden mellem 1-Tallet og 5-Tallet 3 Raster, medens der paa 15 Øre 1937 og 40 findes  $3\frac{1}{2}$  Raster. Fig. 5 viser Type 0, Fig. 6 Typerne 1937 og 40. (Den paa Fig. 5 under 1-Tallet hængende lille Tap er en Fejl ved Klichéen.) — I Værdierne 15 Øre rød og 15 Øre

grøn, Type II, findes en Variant, hvor der ses en lille Stander eller Hage under Raanokken paa forreste Mast, tæt ved Flaget (Fig. 7).

### Resumé:

Type 0 karakteriseres ved:

- 1) Bredden, een Rasterlinie foran D og efter K i DANMARK.
- 2) Linietegning a (Fig. 5 a, „Vikingen“ Nr. 1, 1944) i yderste venstre Felt af Storsejlet.
- 3) Linietegning a (Fig. 5 a, „Vikingen Nr. 1, 1944) i venstre yderste Bølge.
- 4) En ekstra Rasterlinie — mere eller mindre tydelig — ud for venstre Kant af Storsejlet.
- 5) Antallet af Perler i Kronens Bøjler. (Fig. 6, „Vikingen“ Nr. 1, 1944).
- 6) Bue i Kronens Kors. (Fig. 6, „Vikingen“ Nr. 1, 1944).
- 7) Forskel i Tegningen af 15-Tallet og samme Tal i 15 Øre, Type II. (Fig. 5 og 6, her).



Fig. 6.

Type I karakteriseres ved:

- 1) Bredden, to Rasterlinier foran D og efter K i DANMARK.
- 2) Linietegning b (Fig 5 b, „Vikingen“ Nr. 1, 1944) i yderste venstre Felt af Storsejlet.
- 3) Linietegning b (Fig. 5 b, „Vikingen“ Nr. 1, 1944) i venstre yderste Bølge.
- 4) Antallet af Perler i Kronens Bøjler. (Fig. 6, „Vikingen“ Nr. 1, 1944).
- 5) Ingen Bue i Kronens Kors. (Fig. 7, „Vikingen“ Nr. 1, 1944).



Fig. 7.

Type II karakteriseres ved:

- 1) Bredden, een Rasterlinie foran D og efter K i DANMARK.
- 2) Linietegning a (Fig. 5 a, „Vikingen“ Nr. 1, 1944) i yderste venstre Felt af Storsejlet.
- 3) Linietegning b (Fig. 5 b, „Vikingen“ Nr. 1, 1944) i venstre yderste Bølge.
- 4) Antallet af Perler i Kronens Bøjler, altid 6—9. (Fig. 7, „Vikingen“ Nr. 1, 1944).
- 5) Ingen Bue i Kronens Kors. (Fig. 7, „Vikingen“ Nr. 1, 1944).

(Fortsættes).

UMIDDELBART før  
Freden i Rys-  
wick 1697 havde

Franskmændene paa  
Martinique drevet en saa  
storstilet Smughandel  
paa Kysten af Peru, at  
Spanierne med de smaa  
Vagtskibe, som de havde  
stationeret i denne fjer-  
ne Provins, ikke magte-  
de at hindre denne lov-  
løse Trafik, som i høj  
Grad virkede irriterende  
og skadelig for den spanske  
Statskasse. Det skal  
bemærkes, at der paa  
den Tid allerede var  
sluttet en Slags Alliance  
mellem Spanien, Eng-  
land og Holland — imod Frankrig. Da den spanske  
Regering ingen større Skibe havde at undvære til Be-  
kæmpelse af dette Smugleri, chartrede den for dette  
Formaal de to engelske Skibe „The Duke“ og „The  
Duchess“, som hver var armeret med 30 Kanoner og  
henholdsvis havde Besætninger paa 110  
og 120 Mand — alle Briter, som var in-  
kluderet i Lejemaalet. Og i Foraaret 1696  
afsejlede disse to chartrede Skibe fra Bri-  
stol til La Corunna i Spanien, hvor de  
skulde indtage en særlig Proviantbehold-  
ning til den lange Rejse og yderligere  
optage nogle spanske Toldofficerer, som  
skulde være behjælpelig med at lede  
Kampen mod de franske Smuglere.

„The Duke“, som blev Skuepladsen  
for de indledende Begivenheder i denne  
Beretning, var under Kommando af en  
Kaptajn Gibson — en ganske almindelig  
Skibsfører fra den engelske Handelsma-  
rine, som tro mod Datidens Traditioner  
for Folk af hans Stand benyttede enhver  
ledig Stund til at underholde sig med  
Romflasken og glæde sig over dens Ind-  
hold. Han var korpulent, pluskæbet, rød-  
mosset og fuld af Temperament. Hans  
Tale var højrøstet og spækket med Eder  
og Skældsord. Nogen særlig Begavelse  
var han ikke, men han var ærlig og be-  
sjælet af et inderligt Ønske om at gøre  
sin Pligt mod sine Redere, og han var  
en fuldt ud habil Sømand.

Hans Førstestyrmand — en Plymouth-  
Mand ved Navn John Avery — var en  
hel anden Type — vidt forskellig fra sin  
Overordnede baade i Skind og i Sind.  
Han var høj og slank, havde et langt og  
smalt Ansigt og mørke, urolige Øjne,  
der var allesteds-nærværende og altid paa  
Post for enhver Ting eller Tildragelse,  
hvoraf han kunde drage Nytte til egen  
Fordel. Han brugte ikke stærke Ord,  
naar han talte til Folkene. Hans tjenst-

# Historiske Sørøvere

XIII.

Filibustere og Maroonere — Ved Oscar Jensen

John Avery

Mandskab, og selv om der fra Styrmandens Side  
hverken faldt Eder eller Skældsord under det daglige  
Arbejde om Bord, blev dette dog beredvilligt udført  
uden Gnidninger af nogen Art, og Kaptajn Gibson  
havde i saa Henseende intet at bemærke. Han havde

lige Ordre var korte og  
bestemte, men han kunde  
baade være spøgfuld og  
satirisk, og han var  
ædruelig som en Muha-  
medaner. Han var med  
andre Ord Typen paa en  
af de Mænd, som engang  
skal have mishaget Cæ-  
sar, og om hvem Impera-  
toren gav sit Mishag til  
Kende i følgende Ord:  
„Tynde Mænd, som tæn-  
ker for meget, er altid  
farlige!“

Paa Rejsen ned til  
La Corunna synes John  
Avery straks at have  
gjort sig populær blandt  
„The Duke“s menige



Kaptajn John Avery. (Efter gammelt Stik.)

ikke noget forudgaaende Kendskab til sin Styrmand, som Rederiet selv havde sendt ham med de bedste Lovord og skildret som en Mand, der havde tjent det til dets Tilfredshed i andre af dets Skibe, og til hvem man nærrede fuld Tillid.

Dersom Kaptajn Gibson havde været lidt mere begavet og aarvaagen, end han var, vilde han ikke have undgaaet at lægge Mærke til sin Førstestyrmands familiære Omgang med en Del af det menige Mandskab. Men han var som sagt langt fra begavet, og hans Venskab med Romflasken svækkede hans Agtpaagivenhed, saa han hverken saa eller hørte andet end det, der foregik i hans umiddelbare Nærhed. Han anede intet om de natlige Diskussionsmøder, som nogle af Folkene holdt henne paa Fordækket, og i hvilke Avery altid var Midtpunktet; og dog fandt saadanne Møder Sted hver eneste Nat under Rejsen til La Corunna.

Saaledes ogsaa den tredie Nat efter Ankomsten til dette deres første Bestemmelsessted, hvor hverken de spanske Myndigheder eller de Handlende, der skulde levere Provianten, syntes at forivre sig med Hensyn til at faa Skibene afsted igen. Kaptajn Gibson havde Dagen før denne Nat ligesom de to foregaaende Dage tilbragt det meste af sin Tid i Land, hvor han i Selskab med sin Kollega fra „The Duchess“ og andre Skibskaptajner havde druknet Kedsommeligheden i Havnekejpernes flydende, spanske Produkter. Han var alt andet end ædru, da hans Andenstyrmand Hewittson efter Aftale til bestemt Tid om Aftenen hentede ham i en af Skibets Baade; men ikke desto mindre fortsatte han Pimperiet, saa snart han var kommet om Bord, og da han aabenbart savnede Selskab, og Avery som sagt var meget afholdende og aldrig deltog i hans Udskejelser, inviterede han Hewittson med ned i sin Kahyt til et Godnatbæger. Og der sad saa disse to og bavlede og overgik hinanden i at fordømme og rakke ned paa det vanddrukkende Skrog af en Førstestyrmand, som de var blevet belemret med, mens de skiftevis skubbede Romflasken over til hinanden, eftersom de havde tømt deres Krus. Da Flasken saa omsider var tømt, holdt deres Bavl ogsaa op, og da Søvnens efterhaanden begyndte at gøre sine Krav gældende, brød Andenstyrmanden op og ravede forefter, og Kaptajn Gibson klædte sig af og tørnede med Besvær op i sin Køje, hvor han straks overvældedes af en dødlignende Søvn, der gjorde ham sanseløs for alt, hvad der rørte sig omkring ham.

Imidlertid var Andenstyrmanden samt hele det øvrige Mandskab paa Styrbordsvagten ogsaa tørnet ind; thi der blev gaaet Søvagt, og Bagbordsvagten havde Tørn paa Dækket. Natten var stjerneklar, og der blæste en mild Luftning ud fra Land. Foruden „The Duke“ og „The Duchess“ laa der adskillige andre Skibe paa den aabne Red og blandt disse ogsaa det store hollandske Krigsskib „Graaf Hendrik“, men fra alle disse Ankerliggere bares kun nu og da Lyden af fjerne Stemmer og en enkelt kort Sangstrofe ud over Vandet. Snart forstummede ogsaa disse Lyde helt, hvorefter intet usædvanligt syntes at ville bryde Nattens Stilhed. De svage Dønninger, der stod ind over Reden, hævede og sænkede sig jævnt og blidt som aandende Lunger, og Skibene svajede langsomt med Tidevandet, da det begyndte at skifte og løbe udefter mod det aabne Hav.

Styrmand Avery stod paa „The Duke“s Stordæk med begge Albuer hvilende paa Lønningen og stirrede ud over det mørke Vand i Retning efter „The Duchess“ Ankerlanterne. Han holdt Hænderne op bag begge sine Øren som for at skærpe sin Hørelse, og han lyttede anspændt. Saaledes havde han staaet en rum Tid uden at skifte Stilling, da han pludselig opfangede en Lyd som af dæmpede Aaretag. Denne Lyd kom hurtigt nærmere, og han blev snart klar over, at disse Aarer, hvormed der blev roet, var beviklede, og at Baaden, som blev drevet frem med dem, stævnedes ret imod „The Duke“. Med et dæmpet Varsko kaldte han sit Vagtmandskab sammen, og et Øjeblik efter tonede et Skibs Storbaad frem af Mørket.

„Hvem der?“ prajede Avery, hvorefter Roningen i Baaden blev indstillet.

Men i Stedet for Svar spurgte en grov Stemme fra Baaden, om Skibet var „The Duke“, og om den drukne Baadsmand var om Bord?

„Han er om Bord,“ svarede Avery. „Og han venter paa Jeres behagelige Selskab.“

Dette Praj og denne Ordveksling var aftalt Spil, og det var aldrig saa saare afsluttet, før Baaden klappe langs Skibssiden, og op om Bord i „The Duke“ vrimlede 16 Mand af „The Duchess“ Besætning, som Avery de to foregaaende Dage havde haft intim Forbindelse med, og som havde tilsluttet sig hans Planer, der kort og godt gik ud paa at bemægtige sig „The Duke“ og stikke til Søs med Skibet under det sorte Flag.

„Saa er vi her alle,“ udbrød Avery dæmpet, da hele hans Vagt og de 16 Mand fra „The Duchess“ forsamlede sig om ham. „Og nu lukker vi Lugerne over Styrbordsvagten og sikrer dem — men uden at gøre Støj. De seks af Jer kan saa begynde at hive ind paa Ankeret. I andre gør Sejlene los og trummer Ræerne.“

Avery stode saa sikkert paa, at han vilde være i Stand til at holde enhver paa Afstand, som vilde gøre Forsøg paa at krydse hans Forehavende — saa sikker, at han ikke kappede Ankertovet, men gav sig god Tid til at faa Ankeret hevet ind; dog havde han paa det bestemteste forbudt al Opsang under Hivningen.

Til Trods for alle Forholdsregler kunde Støj dog ikke helt undgaas. Spilpalernes Klip-Klap lød som fjerne Klokketemt gennem Stilheden, og de vækkede Kaptajnen paa „The Duchess“, som — skønt endnu paavirket efter Dagens Solderi i Land — tørnede paa Dækket for at faa Klarhed over, hvad denne for ham saa kendte Lyd kunde betyde. Og da han netop kom tidsnok op til at se Kollegaen glide bort fra sin Ankerplads og staa til Søs for fulde Sejl, satte han begge Hænder for Munden som en Raaber og prajede, men fik som Svar kun en haanlig Latter.

„Dette er jo oplagt Mytteri eller Søroveri!“ brølede han ubehersket op, men han lagde straks igen en Dæmper paa sin Indignation, hvorefter han lidt mere nøgternt forsøgte at overveje, om han skulde følge efter Flygtningen og prøve paa at standse den med et Kanonskud eller to. Imidlertid var hans Førstestyrmand ogsaa blevet vækket og stod nu hos ham; og efter en kort Raadslagning besluttede de at søge Hjælp om Bord i det hollandske Krigsskib, som med sin langt overlegne Armering og Bemanning sagtens vilde kunne bringe Flygtningen til Fornuft og tilbage

til Pligten. Der blev saa givet Ordre til at hale Storbaaden op til Falderebet; men Storbaaden, som havde ligget fortojet med lang Fangeline til Skibets Hæk, var borte. Dette kunde hverken Kaptajnen eller Styrmanden finde nogen Forklaring paa, og under en kort Afhøring af Vagtmandskabet stillede dette sig lige saa uforstaaende i denne Sag.

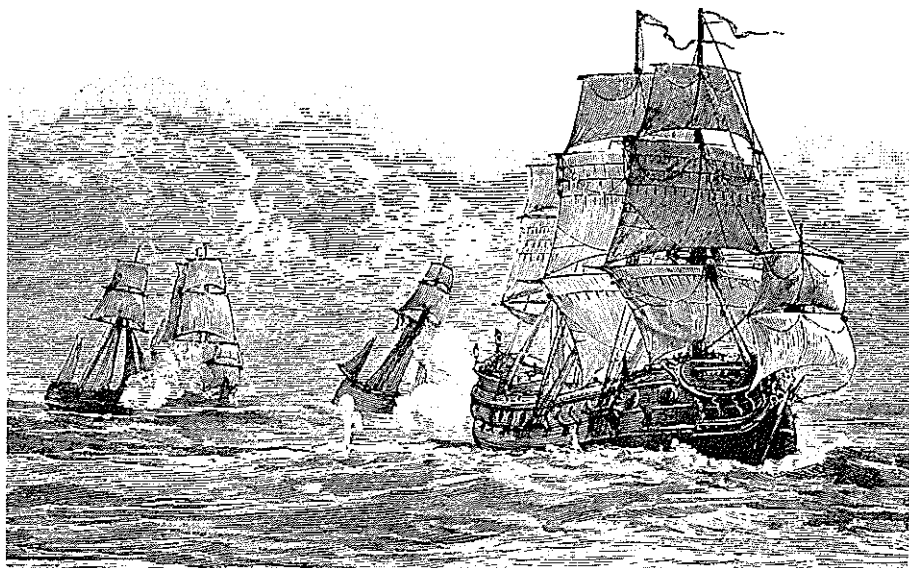
I Hast blev en anden Baad saa sat ud og bemanded, og Kaptajnen lod sig ro over til det hollandske Krigsskib. Men da han efter en længere Parlamentaren med en Skildvagt og forskellige Marineofficerer endelig fik „Graaf Hendrik“'s høje Chef, Mynheer van Gracht, i Tale og havde forklaret denne Grunden til sit natlige Besøg, fik han et blankt Afslag paa sin Anmodning om Hjælp, og dette blev givet med den Motivering, at det vilde være Brud paa den bestaaende Alliance, om et hollandsk Krigsskib gav sig til at jage et engelsk Skib. Med den Besked og dette negative Resultat maatte Kaptajnen paa „The Duchess“ vende tilbage til sit Skib.

Imidlertid havde „The Duke“ for sine fulde Sejl og en jævn østlig Vind lagt La Corunna et godt Stykke agterud. Dækket var klaret op, og Avery stod netop paa Halvdækket og diskuterede den øjeblikkelige Situation med en af sine Sammensvorne — en robust og forsoren Sømand ved Navn Jonathan Harris, som han havde udnævnt til sin Styrmand og Næstkommanderende, da de hørte Kaptajn Gibson tage voldsomt paa Vej nede i sin Kahyt. De gik øjeblikkelig begge ned og fandt Kaptajnen siddende paa Kanten af sin Køje med et fjoget og forvirret Udtryk i sit søvndrukne og rød-blussede Ansigt. Støjen paa Dækket og Skibets Bevægelser havde omsider vækket ham, men i sin stadig omtaagede Tilstand kunde han ikke finde nogen for ham selv acceptabel Forklaring paa de Bevægelser, han følte, og som han maaske ogsaa kunde se paa Olielampens Svingen i dens Ophæng — og heller ikke paa de Lyde af knirkende Tovværk og skramlende Blokke, der naaede hans Øren oppe fra Dækket.

„Hvad! — Hvad er der los?“ spurgte han, idet han med sine glasagtige Øjne stirrede stift paa Avery, hvorefter han med rystende Haand pegede mod Jonathan Harris. „Hvad i Helvede skal han her? Ud med Sproget — hvad er der los?“

„Ingenting,“ svarede Avery med paataget Ligegyldighed.

„Jo, der er noget. Jeg siger, der er noget galt,“ lallede den endnu søvn- og romdrukne Kaptajn, som nu viste tydelige Tegn paa begyndende Ængstelse over Avery's affærdigende Holdning og den menige Sømands Nærværelse. „Er Skibet i Drift? Har vi haft Storm — eller hvad? Noget maa der være i Vejen med Skibet.“



„The Duke“ og de to Slupper jager Stormogulens Skib.

„Der er aldeles ikke noget i Vejen,“ svarede Avery uden at fortrække en Mine — „ikke det ringeste. Vi er til Søs. Det er alt, og vi har god Vind og fint Vejr.“

„Til Søs!“ kom det som et Brøl fra Kaptajn Gibson, idet hans Øjne nu truede med at fare ud af deres Huler, og han greb krampagtigt i Køjekanten. „Hvorfor er vi til Søs?“

„Tag det roligt,“ sagde Avery, men nu med en Andtning af et Smil over Kaptajn Gibson's forskræmte Udseende. „Der er ingen Fare paa Færde, og der er ingen Grund til Frygt. Kom nu i Klæderne, saa skal jeg indvi Dem i en Hemmelighed. . . . Han slog pludselig om i en anden Tone. „Se saa at komme ud herfra og det lidt hurtigt. Nu er det mig, der er Kaptajn paa dette Skib, og denne Kahyt er min. Jeg agter at sejle til Madagascar, og det er min Hensigt at søge Lykken for mig selv og for alle de brave Mænd, der har sluttet sig til mig.“

Halv sanseløs kravlede Kaptajn Gibson ned fra Køjen og begyndte at klæde sig paa, mens han stødvis fremmumlede forblommede Talemaader og Trusler om Hævn.

„Bare rolig, Kaptajn Gibson,“ trøstede Avery. „Vi har aldeles ikke i Sinde at gøre Dem Fortræd, dersom De opfører Dem ordentligt. Ja, hvis De vil gøre fælles Sag med os, skal vi heller ikke have noget imod at optage Dem i vort Selskab. Og hvem ved? — Maaske vil jeg med Tiden forfremme Dem til Befalingsmand, saafremt De da forholder Dem ædru og lægger mere Vægt paa Skibets Arbejde end paa Flasken. Gaar De ikke ind paa disse Betingelser, skal De straks blive sat i Land.“

„Jeg vil i Land,“ udbrød den degraderede Skipper bestemt, og det kunde tydeligt mærkes, at Løftet, om at der ikke vilde vederfares ham nogen personlig Overlast, nu pludselig gjorde ham kæphøj. „Ikke for Alverdens Guld vil jeg være Skibskammerat med en saa uselskabelig Person som Dem, Avery. Dette her er altsaa Følgen af, at Ens Styrmand har holdt sig for god til at tømme et Bæger sammen med sin Kaptajn. Dersom jeg nogensinde igen skulde blive belemet med en Styrmand, som gaar af Vejen for at drikke en

Grog med sin Overordnede, vil jeg omgaaende sparke den Fyr over Bord.“

„Hold inde med den taabelige Snak, eller jeg river Tungen ud af Halsen paa Dem, inden De gaar fra Borde,“ udrød Avery truende. „Og lad det nu gaa lidt villigt med at komme afsted.“

Kaptajn Gibson lattede Laaget paa sin Skibskiste, men Avery rev hans Haand bort fra Kisten, saa Laaget klappede i igen, og Jonathan Harris trængte ham brutalt hen mod Døren.

„Der skal ikke fjernes noget fra Skibet,“ sagde Avery. „Heller ikke dets Papirer faar De med, Kaptajn Gibson. De faar i det hele taget ikke andet med Dem end de Klæder, De har paa. Ikke saa meget som en Dram skal De faa.“

Lidt modstræbende og knurrende blev den gamle Skipper skubbet ud af sin Kahyt, og et Øjeblik efter kravlede han -- fulgt af sin Andenstyrmand og otte af de under Afsejlingen indespærrede Matroser, som nægtede at gøre fælles Sag med Oprørerne -- ned i „The Duchess“ Storbaad, som var holdt slæbende langs Siden; og med Latter og haanende Tilraab fra Skibet rungende i deres Øren begyndte de den lange og møjsommelige Rotur tilbage til La Coruña.

Eften en forholdsvis hurtig Rejse naaede „The Duke“ ned omkring Kap Haab, og Avery styrede saa for Madagascar, som det var hans Hensigt at benytte som Basis for de røveriske Operationer, han havde i Sinde at foretage mod Skibsfarten i det indiske Ocean. Hidtil havde man ikke set andre Skibe eller været ude for nævneværdige Tildragelser siden Flugten fra La Coruña, men da man naaede op i Nærheden af det foreløbige Bestemmelsessted, faldt det vordende Søroverskib i med to smaa, men talrigt bemandede Slupper, som saa mistænkelige ud, og som ogsaa straks viste en saa nærgaaende Opførsel over for „The Duke“, at Avery hurtigt blev klar over, at de var ude i samme Ærinde som han selv. Det kom da ogsaa inden længe til en Forstaaelse, og det fremgik heraf, at Besætningerne paa de to smaa Fartøjer havde stjaalet disse i Bombay og var stukket til Søs med dem for at drive Søroveri.

Dette tilfældige Møde efterfulgtes straks af en saare venskabelig Sammenkomst mellem de tre Skibes Kaptajner om Bord i „The Duke“, og her foreslog Avery overfor sine to Gæster, at de alle tre sluttede sig sammen og opererede i Forening. Han begrundede dette Forslag med, at „The Duke“ var et langt større og meget stærkere armeret Skib end de to Slupper tilsammen, og at disse smaa Fartøjer næppe vilde kunne udrette noget nævneværdigt paa egen Haand og aldrig vilde være i Stand til at kapre nogen attraværdig Prise. Det endelige Resultat af denne Sammenkomst blev, at de to Slup-Kaptajner gav sig ind under Avery's Overledelse, og alle tre Skibe slog derefter Følge.

I Dage og Uger krydsede de nu omkring i Farvandet mellem Kap Guardafui og Forindiens Vestkyst uden at observere noget Sejl -- ud over nu og da en enkelt arabisk Dhow eller en fattig Bombay-Dinghy. Hele det arabiske Hav syntes at være kemisk rensed for store Handelsskibe, og Avery tænkte allerede saa smaat paa at søge et andet Jagtterrain. Men saa skete

det en Morgen i Dagningen, da de befandt sig ud for Mundingen af den store Flod Indus, at de næsten snubled over det, de søgte -- et stort Handelsskib, der ubemærket af baade Udkigsmænd og de vagthavende Befalingsmænd havde passeret dem i Mørket. Avery, der udlagde Skibet som en hjemgaaende, hollandsk Ostindiefarer, begyndte straks at jage det, og hans to allierede Slupper fulgte ham troligt. Det store Handelsskib var langtfra nogen hurtig Sejler, og Forfølgerne halede hurtigt ind paa det. Saa drøned et Varselskud fra en af „The Duke“s Bovkanoner, og Kuglen vandede og slog Smut langs Siden af den formodede Hollænder, som derefter øjeblikkelig bekendte Kulør, men til Avery's store Overraskelse med Stormogulens gule Flag.

„Fyrens Dæk er tæt pakket med Mennesker,“ udrød Jonathan Harris, som stod og undersøgte det store Skib gennem en lang Skydekikkert. „Det kan se ud, som om den vil vise Tænder imod os og bide fra sig. Nogle af dens Folk er i Færd med at gøre dens agterste Bagbordskanoner klar.“

„Saa er det bedst, at vi giver den en lille Forsmag paa, hvad vort store Skyts kan udrette,“ sagde Avery. „Det vil sikkert kunne gøre god Virkning, selv om Afstanden maaske nok synes at være for stor.“

„Jeg foretrækker nu Nærkamp,“ bemærkede Jonathan Harris. „Hvad om vi løber klods ind paa Fyren og border? Der er dog ikke noget saa virkningsfuldt som Pistoler og Hugerter.“

„Fuldkommen rigtigt, naar det gælder den endelige Afgørelse af en Kamp,“ svarede Avery og gav Ordre til at klare alle „The Duke“s Kanoner til. „Men vi vil nu først pebre denne Mogul lidt til paa Afstand. Det kan jo tænkes, at han saa taber Modet og stryger, inden det kommer til nogen større Blodsudgydelse paa nært Hold.“

Jonathan Harris rystede tvivlende paa Hovedet og tilkastede Andenstyrmand Mimms et talende Øjekast, der tydeligt sagde, at han nærrede Tvivl om, at Avery var den modige og frygtløse Gaapaamand, som han hidtil havde antaget ham for at være. Den samme Tanke var ogsaa opstaaet hos Mimms og flere af Folkene, og en gammel hvidhaaret Sømand, som havde været med Morgan ved Panama, gav endogsaa sit Mis-hag aabenlyst til Kende.

„Dette her med at fyre løs paa et Skib i en Miles Afstand var ikke Henry Morgan's Metode,“ udrød han. „En fuld Bredside klods paa og saa Entredræg, Pistoler og det kolde Staal! Er vor Mand bange for disse Moguler?“

Avery overhørte Hentydningen. I hvert Fald lod han sig ikke mærke med, at den havde ramt ham, og han fik ogsaa andet at tænke paa. Et Praj fra Kaptajnen paa den ene Slup tilkendegav, at han og hans Kollega nu vilde forsøge at gøre Ende paa Jagten, og som Svar herpaa gav Avery Ordre til at bjærge nogle af „The Duke“s Smaasejl. Det var ikke just Velsignelser, der blev læst over Avery, da hans Folk nu saa de to smaa, lette Fartøjer fare frem mod det klodsede Mogul-Skib, mens de selv ved mindsket Sejlføring blev holdt tilbage i Uvirksomhed.

Imidlertid pilede de to Slupper afsted som et Par Galopheste efter en første Præmie. Fod for Fod og Favn for Favn halede de ind paa det store Skib, og

(Fortsættes Side 24)



# Den gamle Mester fortæller ...

Ved Carl Østen

(Fortsat fra forrige Nr.)

„Dykkeren“ — Danmarks første U-Baad.

EFTER „Hejmdal“s Hjemkomst blev jeg udkommanderet til at følge Bygningen og Færdiggørelsen i Spezia af den føromtalte Undervandsbaad, som blev Danmarks første, og som fik Navnet „Dykkeren“. Da den var søsat, rejste en Maskinmester og jeg derned, hvor vi var i 5 Maaneder indtil Afleveringen, og fordi vi var udset til at skulle sejle med dette nye ukendte Vaaben, naar det var indlemmet i den danske Flaade. I Spezia havde en Tid forinden Løjtnant Aarestrup opholdt sig for paa den danske Marines Vegne at kontrollere Bygningen og Konstruktionen af „Dykkeren“. Aarestrup havde forinden været Fortaleren og Forkæmperen for Undervandsbaadens Indførelse i den danske Flaade, eftersom ingen andre herhjemme vilde have med den Sag at gøre, da man mente, at Undervandsbaade ikke vilde faa nogen praktisk Betydning krigsmæssigt set. Men Løjtnant Aarestrup, som troede paa deres Nytte, tog Orlov fra Marinen og rejste for egen Regning og Risiko til Holland, hvor han gennem Bekendtskab fik Lejlighed til at se Bygningen af en hollandsk U-Baad og ogsaa foretage en Sejlads med den.

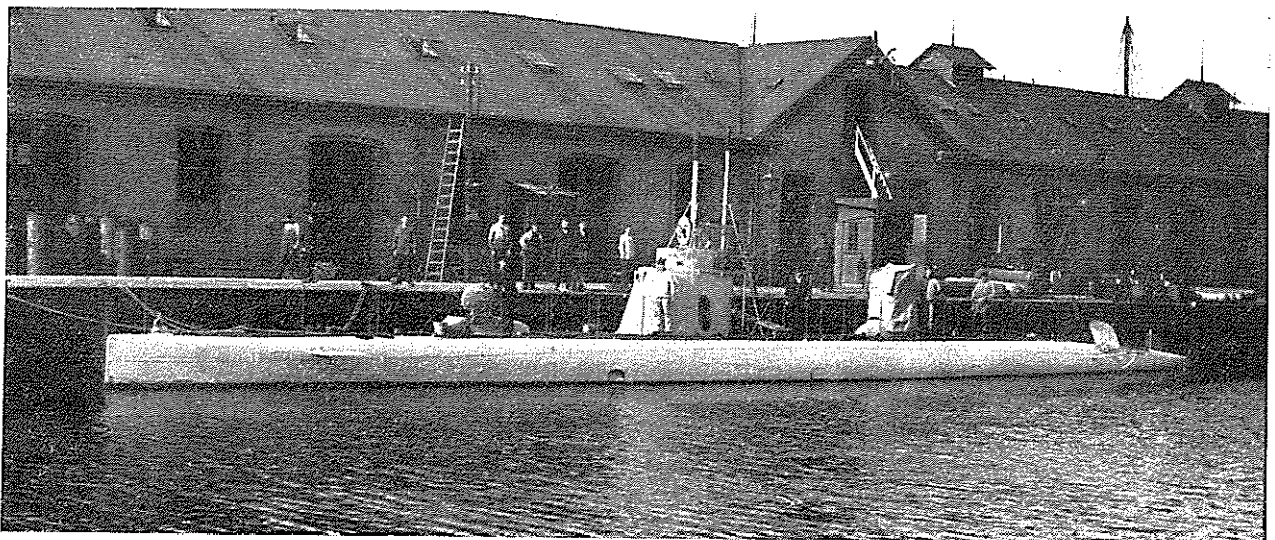
Mester H. C. Borrild fortæller i denne Artikel om U-Baadens Indførelse i den danske Flaade.



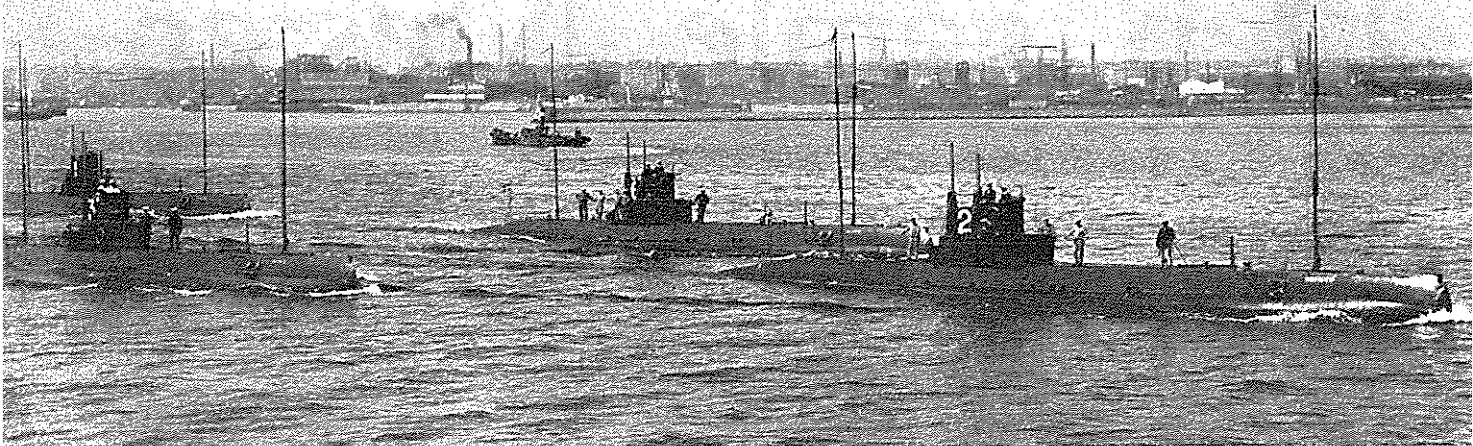
Mester K. C. Borrild.

„I. C.“ havde ikke Penge til U-Baade!

Da Aarestrup kom tilbage, forsøgte han at faa den daværende Forsvarsminister I. C. Christensen til at interessere sig for Anskaffelsen af U-Baade til den danske Flaade. Men I. C. svarede, at det ikke kunde lade sig gøre paa Grund af manglende Finanser, hvorpaa Aarestrup foreslog Ministeren, at Midlerne dertil kunde skaffes, hvis man lod ophugge og sælge alle de gamle Skibe fra Flaaden, der laa ude paa Orlogsværftet, og hvor der laa saa at sige alt mellem Himmel og Jord! Det gik Ministeren saa med til, og paa den Maade skaffedes Midlerne til Bygningen af Danmarks første U-Baad „Dykkeren“. Aarestrup fik saa det Hverv at rejse ud og se paa forskellige U-Baadsværfter, bl. a. i Amerika, Holland og Italien, hvor han sidstnævnte Sted fandt, at Spezia-Værftet dengang var det bedste, og hvis Pris bedst passede til den danske Marines Finanser. Efter at vi havde deltaget i „Dykkeren“s Prøvesejlader



„Dykkeren“ ved Station i Søminegraven paa Holmen 1909.



*U-Baadene „Havfruon“, „Najaden“, „Havmanden“, „2. April“ (og „Thetis“, som ikke ses) staar Havnen ud paa det første, danske samlede U-Baadstogt i 1914.*

ved Spezia, blev den slæbt til Danmark af en Svizzer-Bugserbaad og kom hertil København i Begyndelsen af September 1909. Aarestrup blev jo næsten selvsagt dens Fører. Dens øvrige Besætning bestod af Næstkommanderende, Maskinmester, Undermaskinmester, Torpedomand, Baadsmand, der udgjordes af min Person, samt 2 Matroser og 2 Maskinister, ialt 9. Vi begyndte straks paa Øvelsesejladser Nord for Middelgrunden, og jeg maa sige, at vi som ved Prøve-Dykkningerne i Spezia var saa optaget af vort Arbejde, at vi ikke fik Tid til at tænke paa Faremomenterne ved dette nye Vaabens Færden under Vandet. Øvelserne, hvori deltog forskellige højtstaaende Officere, gik hovedsagelig ud paa Neddykninger og Stylinger under Vandet.

#### Sagkundskaben betragtede „Dykkeren“ med Skepsis.

Det skal siges, at Sagkundskaben betragtede „Dykkeren“ med megen Skepsis, og bedre blev det ikke, da den med Admiral Garde ombord under en af Prøve-Sejladserne ikke var til at holde Styr paa, idet den hoppede og sprang fra den ene Dybde til den anden, hvilket fik Admiralen til at komme med følgende Udgydelse: „Lad mig saa komme i Land, nu har jeg set nok af det!“ Og efter at Admiralen var sat i Land ved Bellevue, sagde han i en satirisk Tone til Aarestrup: „Nu kan De jo sejle videre og se, om De kan faa den til at opføre sig ordentlig.“ Kaptajn Aarestrup smaalo lidt derad paa sin særprægede Maade, hvorefter vi straks gik i Gang med at finde Aarsagen til Kalamiteten. Det viste sig, at en Trykluftventil var gaaet læk, saaledes at Trykket gik ind i Hoved Tanken og trykkede Vandballasten ud, hvorved Baaden blev for let under Sejladsen og gav sig til at hoppe under Stylingen. Naa, Ventilen blev snart tætnet, og kort Tid efter skulde vi ved Øvelse i Sundet gaa til Angreb mod „Herluf Trolle“, der laa til Ankers. Angrebet lykkedes saa godt, at „Dykkeren“ uden at være set dykkede op i et Par Hundrede Meters Afstand fra „Herluf Trolle“ efter at have markeret Torpedoskud, til stor Forundring for dens Besætning, der alle havde været paa Udkig.

#### Danmark anskaffer flere U-Baade.

Rapporten fra denne Øvelse skaffede U-Baadene Prestige, saa at Regeringen paa Anbefaling af Marineministeriet straks bevilgede Penge til Anskaffelse af flere U-Baade, og det blev overdraget Kaptajn Aarestrup, som nu stod med Æren i Behold, at sørge for deres Konstruktion samt Indhentningen af Tilbud. Han bestemte sig dennegang for Fiume-Værftet, hvor der bestiltes 5 med Licens for andre 5, der skulde bygges paa Orlogsværftet. De 5 fra Italien ankom hertil i 1912 og fik Navnene „Havmanden“, „Thetis“ og „2. April“, medens de 5, der byggedes herhjemme og blev færdige i Aarene 1912—15—14, fik Navnene „Havfruon“, „Najaden“ og „Nymfen“ — Som med andre Opfindelser skete der hurtigt en Revolution indenfor Undervandsbaadene. De foromtalte 6 nye U-Baade drevs med Dieselmotor og i neddykket Tilstand fra Akkumulator, der var opladet ved Hjælp af Dieselmotoren. „Dykkeren“ derimod drevs udelukkende ved Hjælp af Strøm fra Akkumulatore, der skulde oplades fra Station i Land, hvilket selvsagt kun gav den et ret begrænset Aktions-Område. „Dykkeren“ havde et Deplacement af 105 Tons, 2 Torpedoudskydningsrør og kunde opholde sig indtil 12 Timer under Vandet, hvilket viste sig ved en Prøve ude i Sundet, og ved hvilken vi havde en af Marinens Læger med for at undersøge Besætningens Tilstand gennem de 12 Timer og for at tage Prøver af Luften paa forskellige Tidspunkter. Disse Luftprøver blev proppet paa Flasker og senere undersøgt for Kulsyre-Indhold. Vi dykkede ned Kl. 6 om Morgenen og kom ikke op før Kl. 6 om Aftenen, indenfor hvilken Tid vi saa at sige foretog os alt, spiste og drak og besørgede „nødvendige Ærinder“. Selvom Luften ikke kunde betegnes som Bjergluft, viste dog ingen af Besætningen Tegn paa Svækkelse eller Sygdomssymptomer, og det viste sig endog senere ved Undersøgelse af Luftens Kulsyre-Indhold i pCt., at den var betydeligt større, end hvad man i Almindelighed ansaa for at være gavnlige, og ligeledes større, end hvad der for Eksempel var tilladt at have i de københavnske Kommuneskoler. Senere hen

har U-Baaden jo faaet Apparater til Rensning af Luften og mange andre Forbedringer, men vi maa jo stadig huske paa, at „Dykkeren“ faktisk kun var et Øvelses-Apparat og et Uddannelses-Fartøj.

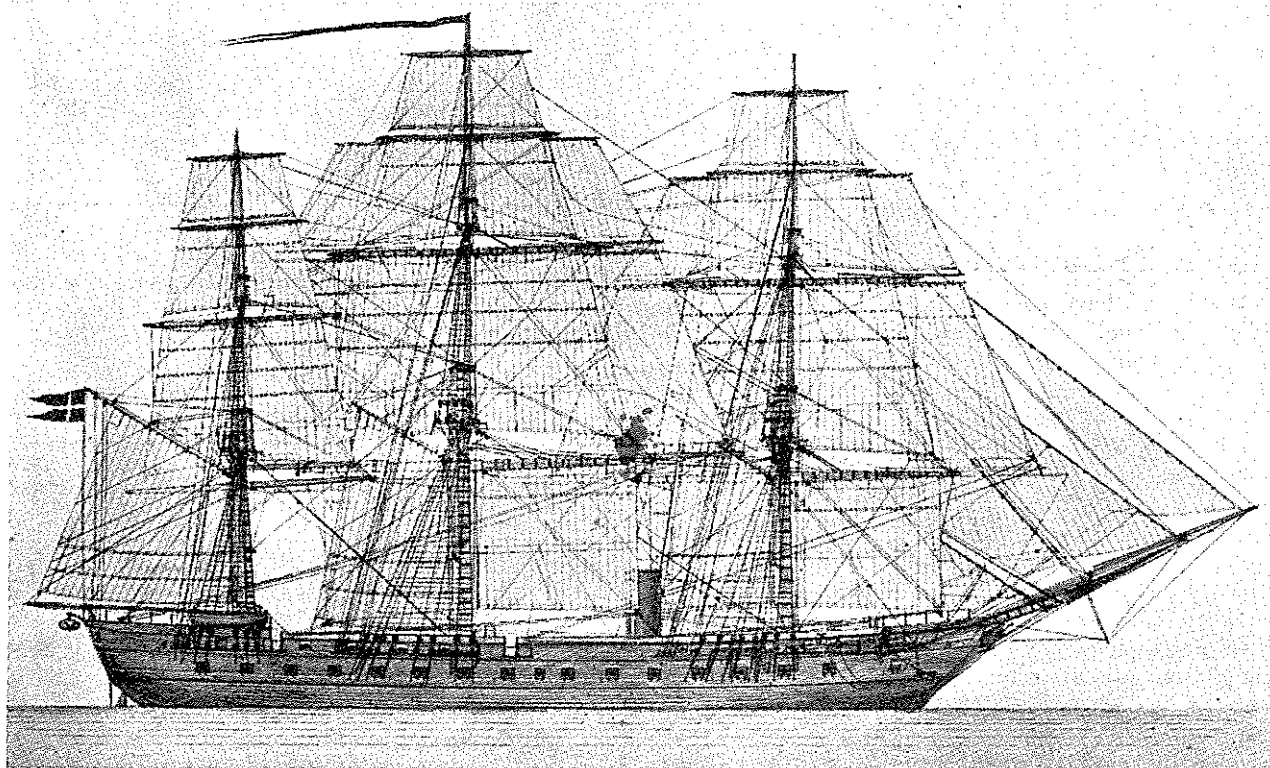
#### „Dykkeren“ paa Propaganda-Sejlads.

Aaret efter „Dykkeren“s Ankomst skulde den en Søndag foretage en Propaganda-Sejlads ved Langelinie, fra Bølgebryderne og ind til Toldboden. Prins Axel var med ombord og gjorde Tjeneste som Løjtnant, interesseret i U-Baadene som han var. Paa Rheden laa det russiske Kejserskib, og Langelinie var fyldt med en Masse Tilskuere, som gav os dundrende Hurraraab, da vi efter Sejlads under Vandet fra Bølgebryderne dukkede op ved Karantænestationen. Ved at følge vore Periskoper, som laa lidt ovenvands, havde de kunnet følge „Dykkeren“, der i de Dage var en Sensation. Denne Præsentations-Sejlads var iøvrigt et Kunststykke, eftersom der ikke var meget Vand at sejle i, kun en Fod eller to under Kølen havde vi.

#### Det glemte Barn paa Undervandsbaaden.

Senere hen paa Aaret blev „Dykkeren“, der i Henhold til sin Aktions-Radius var bundet til København, sendt paa Langtfart til Køge for at være tilstede ved Afsløringen af Monumentet paa 200-Aarsdagen for Slaget ved Køge Bugt den 4. Oktober 1710, hvilken Sejlads vi ifølge Baadens Konstruktion udelukkende maatte foretage paa dens Akkumulatorer baade frem og tilbage. Vi stod Syd ud gennem Havnen, Slusen og Kalleboderne og vakte ved vor Ankomst til Køge kolossal Opsigt. Det var om Lørdagen, som Afsløringen skulde finde Sted om Søndag,

og da vi var inviteret til de paafølgende Festligheder, skulde vi blive liggende der til Mandag, saa vi blev indlogeret paa forskellige Hoteller, fordi „Dykkeren“ ikke var indrettet med Sovesteder. Da det efter Afsløringen af Monumentet rygtedes, at Publikum kunde faa Adgang til at bese „Dykkeren“ ombord, og da hele Køge var paa Benene i Anledning af Mindehøjtideligheden, fik vi en kolossal Tilstrømning af Folk, der masede saadan paa, at en Publikummer „røg i Baljen“. Der var Adgang ad Agterlugen, gennem Baaden og op ad Forlugen og op i Land, og der kom Folk af begge Køn, gamle og unge, tynde og tykke, men da der var snæver Plads i Baaden, gik det galt for en Værtshusholder, der hørte til sidste Kategori. Han blev siddende fast i Døraabningen mellem to af Rummene og kunde ikke komme los, før Torpedo-Maskinisten havde fjernet Lukke-Mekanismen til Døren. Manden vilde saa fortsætte videre frem, men da der var endnu snævrere Plads, maatte han vende om, hvorfor vi maatte standse Tilgangen saa længe. En ung Kvinde, der havde sin Baby paa Armen, var meget ked af, at hun desaaarsag ikke kunde komme ned og se Baaden. Men da saa en af „Dykkeren“s unge Matroser galant tilbød at holde Ungen saa længe, sprang Moderen let og adræt ned gennem Agterlugen og forsvandt i Baadens Indre. Da der var gaaet en Tid, og hun ikke var kommen tilbage for at hente Ungen, blev Matrosen lidt betænkelig. Da vi paa Grund af Tusmørkets Frembrud havde standset Besøget, og Moderen stadig ikke kom, spurgte Matrosen mig, hvad han saa skulde gøre, hvorpaa jeg svarede ham, „at vi maatte se Tiden lidt an endnu, og skulde Moderen saa ikke komme, kunde vi jo tage Ungen med os,



Fregatten „Jylland“.

han fylder jo ikke saa meget, og naar han begynder saa tidlig, kan der sikkert blive en god Undervandsbaads-Mand af ham." „Den gaar s'gu ikke, Baadsmand," svarede Matrosen mig. „Ungen har vist sig at være en Dame, og hun egner sig ikke for Undervandsbaade, for hun er læk, se bare her paa mit Tøj." Endelig langt om længe arriverede Moderen og forklarede med mange Undskyldninger, at hun var blevet saa betaget af alt, hvad hun havde set og hørt, og at hun ved Landstigningen var kommet i Snak med nogle Bekendte, saaledes at hun helt havde glemt sin lille Pige. Nu var hun straalende glad over at have faaet sit Afkom tilbage, men hvem der ikke var saa glad, var Matrosen, for han havde kun det samme Par Bukser, men det hindrede ham dog ikke i at gaa til Bal i Forsamlingshuset om Aftenen.

#### Kronprins Christian paa Besøg i „Dykkeren“.

Engang senere hen bærede Kronprins Christian os med sit Besøg, medens han i Sundet var ombord i et Fyrinspektionsskib, og var vel mod os nede i en halv Times Tid. Det kneb jo for Kongens høje Skikkelse at sno sig i de smaa Lokaliteter, og jeg husker, at han sagde, idet han pegede paa Dybde-Manometeret: „Naar den Viser dér ikke vil gaa op ad igen — saa er den gal!" Dette skete desværre, da „Dykkeren" efter en Paasejling i 1916 sank i Sundet, men hvor heldigvis alle blev reddet paa nær en Løjtnant, der ved Udslusning gennem Taarnet fik et Hjerteslag og døde. „Dykkeren" udgik herefter af Linien og havnede paa Værftets Kirkegaard for gammelt Jern. Ulykken med „Dykkeren" var heldigvis den eneste i de 11 Aar, jeg var ved U-Baadene og deres Station, og naar vi har været forskaanet for andre Ulykker og svære Uheld, skyldes det, at Ledelsen har handlet med Omhu, og at Mandskabet til enhver Tid har været sig deres Ansvar bevidst samt udvist Paapasselighed lige til de mindste Detaljer. — Da Danmark i 1914 var kommet op paa 7 Baade, afgik de 5 af dem paa det første samlede Togt, som imidlertid blev afbrudt i Nysted paa Grund af Verdenskrigens Indtræden. Under Krigen fortsattes Byg-

ningen af U-Baade, hvorved vi foruden de eksisterende 6 af „Haymand-Typen" nu fik nogle af en ny Type, „Ægir-Typen", der jo senere er efterfulgt af andre Typer. —

#### Fra Baadsmand til Mester.

I 1920 udnævntes jeg til Mester i Fabrik-Afdelingen, hvor jeg i denne Tjeneste har oplevet Gennemførelsen af Delingen af Værftet i en Flaadestation og et civilt Orlogsværft under Marineministeriet, idet Orlogsværftet nu er paa § 2 paa Finansloven, hvoraf følger, at dets Drift skal hvile i sig selv. Det har i det hele taget været en Periode med noget nyt saa at sige hver Dag, hvor bl. a. Regnskabs-Ordningen spillede en vigtig Rolle. Takkelloftet med tilhørende Værksteder saasom Sejlmageri, Skomageri, Systue for Uniformer og Arbejdstøj, som jeg ledede, har været i stadig Fremdrift og beskæftigede ved min Afgang et Hundrede Haandværkere og Arbejdere. —

Med disse Ord sluttede Mester Borrild sin Beretning om sine 55 Aar i den danske Marine, i hvilket Tidsrum han i Praksis har oplevet den revolutionerende Udvikling i Flaaden, hvor Sejlskibene afløstes af Sejl- og Dampskibe og disse igen af Dampskibe, ligesom han saa at sige er opvokset med Undervandsbaadene — dette nye Vaaben, der hidtil kun havde været et af Jules Verne's Fantasifostre. Mester Borrilds særlige Interesse for de Organisationer, han tilhørte, førte bl. a. til, at han blev Medlem i 1919 af „Kommissionen til Hærens og Flaadens Ordning" samt Formand for „Marinens Underofficersforening" i en Aarrække. Og for nogle Aar siden havde han den store Glæde, som han selv siget, i Kraft af sin Stilling som Leder af Takkelloftet at blive udpeget til at lede Genoprigningen af Fregatten „Jylland" — en af den danske Flaades fordums stolte Svaner.

Carl Østen.

(Rettelse til Artiklen i forrige Nr.: Ved en beklagelig Fejltagelse er Billed-Teksterne „Dampkorvetten Dagmar" og „Dampskonnerten Diana" blevet forbyttede med hinanden. — Sætter-Nissen har faaet en Kolbaling!)

## Historiske Sørøvere (Fortsat fra Side 20).

inden længe havde de det tværs — hver paa sin Side i en Kabellængdes Afstand, og saaledes holdt de sig tilsyneladende fredeligt i nogle Minutter for nøje at udspejle den vordende Modstander. Men pludselig fløj Røgtotter og skarpe Ildglimt ud fra deres Sider, efterfulgt af dumpe Drøn, og ved dette i Forvejen aftalte Signal holdt de begge — endnu inden det jagede Skib havde faaet affyret en eneste af sine Kanoner — klods ind paa dette og hagede sig med Entredræg fast i dets Røstjern og Vanter eller ved hvad som helst andet, hvor Entredræggene kunde faa Hold — henholdsvis lige agten for dets Bov og ved dets Laaring. Hvad der umiddelbart herefter foregik om Bord i Mogul-Skibet, var hverken bloddryppende eller særlig drastisk, og det behøver for indeværende ingen nærmere Forklaring. Men det var med mismodige og ærgerlige Blikke, at Mandskabet om Bord i „The Duke" saa deres allierede Fæller fra de to smaa Slupper

sværme ind over det angrebne Skibs Dæk; og de ærgrede sig dobbelt over ikke at have deltaget i Angrebet, da de kort efter saa Stormogulens Flag blive strøget og det jagede Skibs Stortop blive brasat bak.

(Fortsættes i næste Nr.).

## Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

### Forvaltningsafdelingen

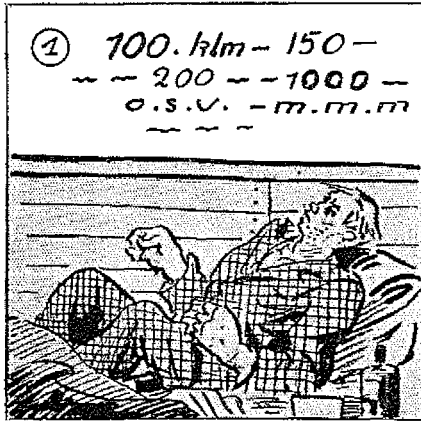
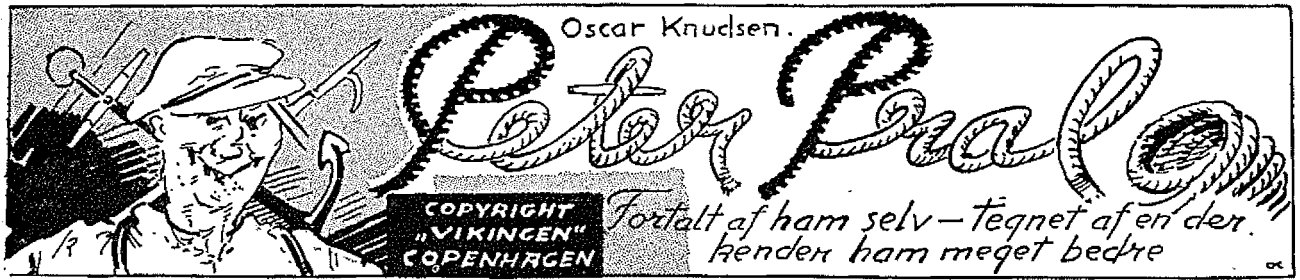
modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning efterses. Kuponsudbytte indsendes paa Konto.

### Indtægtsforvaltning

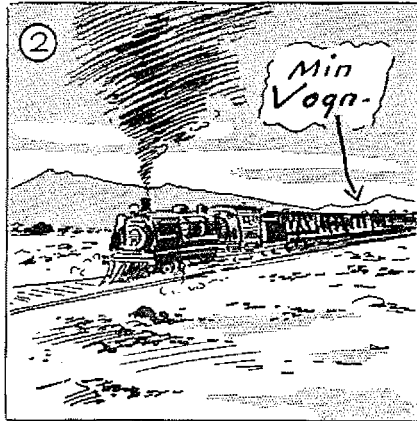
Træksedler modtages til Indbetaling paa Konto. Betaling af Skatter, Husleje, Policepræmier m. m.

Vejledning udleveres fra Kontoret

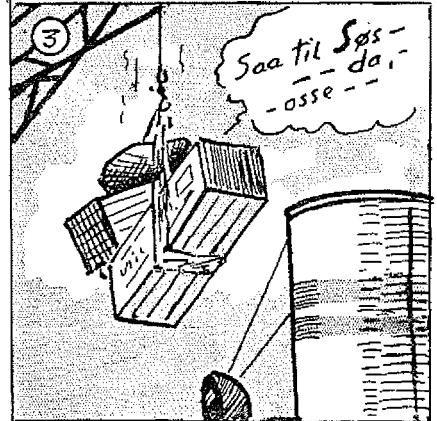
**Niels Hemmingsgade 24**



De husker fra sidst, at det sagde — Ryk! — i Vognen, hvori jeg befandt mig i min Kasse. — Vi kørte — — Lig en anden og bedre Claudius Bombarnaec (en Bog af den franske Forfatter Julius Verner) trillede jeg af Sted mod Alaska. Spech havde sørget for, at der var Puder, Tæpper og Proviant + Flasker i Kassen.



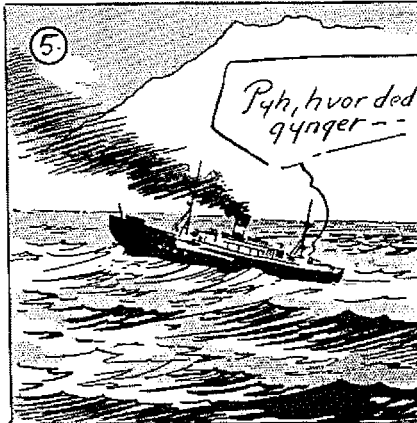
Ovenstående er et historisk Billede. Det viser nemlig Toget og den Vogn, hvori Undertegnede gjorde Rejsen til Polarlandet. — De kan bande paa, at det var ikke særligt behageligt at være mig paa den Tur.  
Red. Anmærkning: Redaktionen gør opmærksom paa, at Hr. Prals Opfordring til at bande ikke skal tages bogstaveligt.



Endnu mindre behageligt blev det, da min Kasse blev hejset om Bord paa en eller anden Dampner. Inde i min Kasse kunde jeg høre Dampflojten tude, Larm af Spil og Losseboomme etc. Og den Lyd kendte jeg jo fra gamle Dage paa S/S „Perseus” — Oh, ja, Kære gamle Dage.



En gammel Somand (han behøver derfor ikke at være gammel af Aar — eller Sind) vil altid blive rørt og vemodigt stemt ved at mærke et Skib under sig eller omkring sig. Ligesaa med mig — selv om jeg jo altsaa ogsaa mærkede Kassen omkring mig — dobbelt Konfekt — hæ.



— — Men at blive søsyg inde i saadan en Kasse — — !! — — Naa, schwam drüber — —



Vi springer nu 14 Dage frem i Tiden. (Bemærk paa Billedet Sir P. Pral med Skæg??) Min Kasse var blevet bragt i Land et eller andet Sted, og jeg var begyndt at faa Hallucinationer. — Besynderligt — — men jeg syntes, jeg ustandseligt hørte den hjertensgode Officer Thomas B. Jacksons Stemme. — Og ud kunde jeg ikke komme!



Ingen svarede paa mine Raab. Udenfor Værts-huset udspandt der sig ovenstående Scene, der dog først kom til min Kundskab noget senere. — Men lad nu være at læse bag i denne Beretning for at finde ud af det — det tæger Spændingen af det hele, — —



Først Timer senere lykkedes det mig at tilkalde Hjælp. Hvad de Folk har tænkt, ved jeg ikke, men til Støtte for Overvejelser i den Retning kan antydes, at de Folk, der omsider hjalp mig ud af mit Fængsel, var bevæbnede med Revolvere!!! — Den intelligente Læser kan slutte sig til Resten. Ligesom Scherlokums. (Beromt Opsøger).



Altsaa — — jeg havde gjort den sidste Del af Rejsen til Alaska med mit gamle Skib „Perseus” — og nu var det sejlet igen. En kort Stund havde jeg dvælet imellem alle de kørte kære og søvnede Mennesker, — og ingen af os vidste det. Jeg havde søgt efter „Perseus” — fundet det — og tabt det igen. — Oh, — Tragedie.

# D/S JUTLANDIA

Ny Toldbodgade 5

København

Telf. 8192

## C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

## C. B. HANSENS ETABL.

Paa Grund af Saneringen er vi flyttet  
til

### BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

## DANSK RADIO

Aktieselskab

Amaliegade 33, København K.

Driftsselskab for Radioanlæg ombord i  
danske Skibe

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert  
Formaal

Ekkolod Apparater etc.

Telegr.-Adr.: DARIOSE Telefon Central 7282

## D/S PACIFIC

### AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

# DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingentør J. THORVANG

1. Februar 1944



Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Esbjerg  
 D/S Als  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bes  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabrikker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Daunchrog  
 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 Bugserelskab, A/S  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
 D/S Hafnia  
 D/S Heimdal  
 D/S Hetland  
 Rederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus  
 D/S Jutlandia  
 D/S Iyden, Esbjerg  
 A/S Motortramp, Stensved  
 D/S Myren  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi  
 D/S Neutic  
 D/S Navitas  
 D/S Norden  
 Rederiet Ocean, A/S  
 D/S Orient  
 D/S Orion  
 D/S Pacific  
 D/S Phoenix, Esbjerg  
 D/S Progress  
 J. Saabye & O. Lerche  
 D/S Samso  
 D/S Solnæs  
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
 D/S Svendborg  
 Rederiet Oluf Svendsen.  
 Rederiet Hans Svenningsen  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
 Svitzers Bugsetafdeling  
 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

## Thomas B. Thrige

1894



1944

Ved Nytaar 1894 aabnede Thomas B. Thrige i Kongensgade i Odense et lille Værksted for elektrisk og mekanisk Arbejde, Vand- og Gasinstallation samt Centralvarmeanlæg. Til at begynde med beskæftigede Virksomheden tre voksne Arbejdere, men denne Trio udvidedes hurtigt, og i 1939 var Antallet vokset til henved 1800 Arbejdere og Funktionærer.

Denne stærke Vækst skyldes først og fremmest Thrige selv, hans Dygtighed som Leder og Konstruktor i Forbindelse med hans store Flid og store Fremsynethed. Allerede i 1898 blev Forholdene for smaa, og paa Tolderlundsvej købtes en Grund paa

60000 Kvadratalen, hvor der byggedes en Fabrik til 40 Arbejdere. Alle de senere Udvidelser er sket her, og Grundarealet er nu 83.000 m<sup>2</sup>. Skønt Midlerne i 1898 var sparsomme, fandtes der i den nye Fabrik adskillige Arbejdsmaskiner, som indtil da ikke var kendt herhjemme. Fabrikant Thrige forstod sig paa Teknik og vidste, hvad Specialmaskiner betød for fabriksmæssig Fremstilling.

I denne Periode var det Jævnstrømsmotoren, der var Virksomhedens egentlige Arbejdsfelt. Den første Motor var af Manchestertypen, derefter konstrueredes den hesteskoformede Type, og i 1909 fremkom



### G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Thomas B. Thrige — som en af de første i Europa — med den helt lukkede Type, hvilken Form under den videre Udvikling holdt sig som den almindelig anvendte Verden over. I 1898 afleveredes 42 Maskiner, i 1901 -50 og i 1903 515, en Stigning, der taler sit eget Sprog.

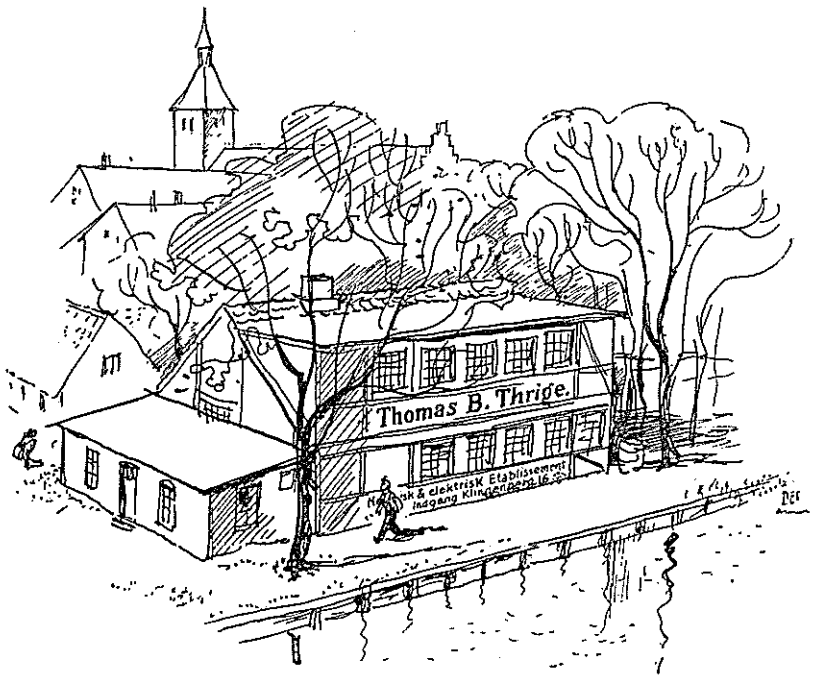
Elektrificeringens Gennembrud omkring 1905 gav Firmaet Vind i Sejlene. Fra 1905—10 byggedes 200 Elektricitetsværker med 20.000 HK udenfor Hovedstaden, hvilket naturligvis skabte et stort Behov for Motorer. I disse Aar firedoblede da ogsaa Fabrikken Produktion fra 617 til 2292 Maskiner.

Thrige havde allerede i flere Aar fremstillet Dynamoer til mindre Elektricitetsværker, medens der til de større blev foretrukket udenlandske Fabrikater. I 1908 fik han imidlertid Ordre paa to store Dobbelt-Dynamoer, 400 kW og 200 kW pr. Sæt til Odense nye kommunale Elektricitetsværk, og andre fulgte snart derefter.

Den første Thrige-Vekselstrømsmotor blev konstrueret i 1907 af Ingeniør J. Lærum. Derefter blev Jævnstrømsmotoren omkonstrueret fra Grunden for paa alle Punkter, hvor det var muligt at faa Ensartethed til Stede, at saa mange Enkeltdele som mulig kunde være ens for de to Motortyper.

Den stadige Fremgang i Produktionen blev afbrudt i 1914 og har siden da svinget paa Grund af Konjunkturerne, men var i 1939 naaet op paa 39024 Maskiner.

Fabrikationen hos Thomas B. Thrige var i mange Aar koncentreret om Fremstillingen af Maskiner, der som Elektromotorer, Dynamoer, Transformatorer og Generatorer anvendtes ved Fremstillingen og Overførelsen af Elektricitet. Det følte imidlertid efterhaanden naturligt, at man tillige inden for visse Specialomraader optog Fremstillingen af nogle af de Arbejdsmaskiner, som sammenbygget med Elektromotoren gav den elektriske Drift et yderligere Udnyttelsesfelt. Det var i første Række Skibenes Hjælpemaskineri, der her kom i Betragtning, og Forberedelserne hertil



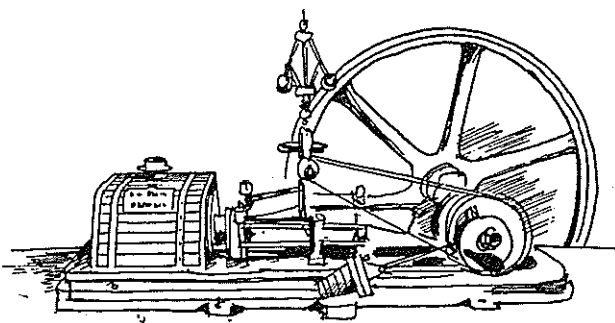
Virksomheden ved Odense Aa Aar 1897.

var allerede i Gang, da Verdenskrigen brød ud i 1914.

Paa Motorskibene, som efter Burmeister & Wains revolutionerende Indsats med „Selandia“ gik deres Sejrsgang over Verden, gik man over til at bruge Elektricitet som Drivkraft til alt Hjælpemaskineri.

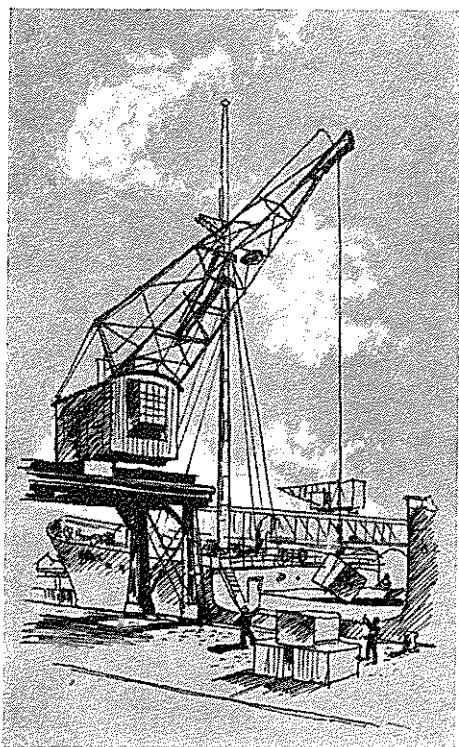
Allerede Fremstillingen af Dynamoer til Sammenkobling med de i Skibets Maskinrum opstillede Hjælpedieselmotorer og Elektromotorer til Drift af Pumper, Kompressorer m. v. var en ret vanskelig Opgave. Den høje Rumtemperatur og den oliemættede Luft stillede store Fordringer til Konstruktion og Isolation, for at det i disse Tilfælde ubetingede Krav om absolut Driftssikkerhed kunde opfyldes. Saa tidligt som i 1915 kunde der dog fastlægges visse Standardtyper af Dynamoer og Elektromotorer til Anvendelse for Burmeister & Wain, og da den af Krigen skabte Standsning var et tilbagelagt Stadium, kunde Løsningen af Opgaven fuldføres.

Det næste Led, som naturligt knyttede sig hertil, var Fremstillingen af de elektrisk drevne Dækshjælpemaskiner. Efter at Forsøgene var tilendebragt, kunde man i 1920 gøre Begyndelsen ved Fabrikation af en Serie elektriske Lossespil til Motorskibe, der paa det Tidspunkt byggedes paa danske Værfter for danske Redere. De første Spil blev i 1920 leveret til M/S „Leise Bærsk“ tilhørende Skibsreder A. P. Møller og til M/S „Java“ tilhørende Ø. K., og Fabrikationen fik efterhaanden et meget betydeligt Omfang. Man naaede hurtigt frem til en Maskintype, hvor alle Dele var vandtæt indkapslet, saa Spillet var fuldt beskyttet mod den Overlast fra Vind og Sø, et Dæksspil paa et Oceanskib nødvendigvis maa blive udsat for. Man benyttede endvidere for de elektriske Dele en Konstruktion, der lagde særlig Vægt paa Enkelthed og robust Soliditet, idet Spillene maa være indrettet paa



Fabrikant Thriges Dampmaskine.





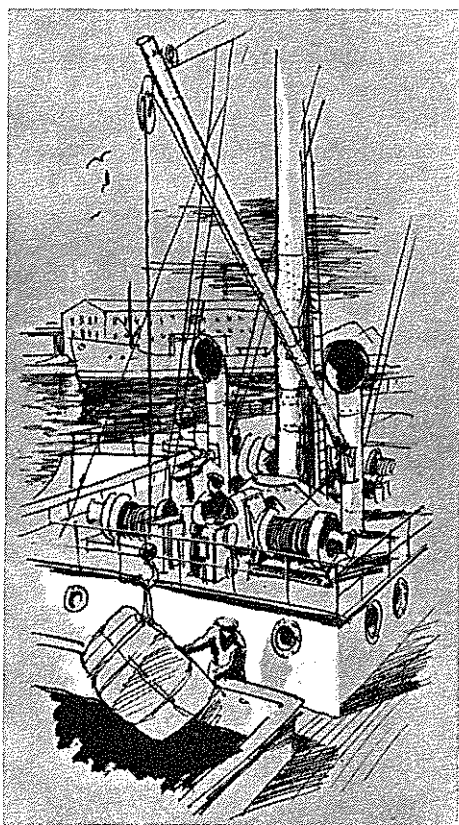
*T. B. T.'s Kulkraner og Lobekraner ses i stort Antal omkring ved Havneanlæg.*

en intensiv Udnyttelse med Betjening af delvis uøvet Mandskab og være i Stand til at taale den ofte ublide Behandling, de rundt om i de forskellige Havne kunde risikere at blive udsat for.

Samtidig med Fabrikationen af Lossespillene tilrettelagdes ogsaa Fremstillingen af elektrisk drevne Ankerspil, hvoraf det første blev leveret i 1922. For disse Spil var det Opgaven at finde en Konstruktion, der kunde taale den voldsomme Overlast, der følger med Spillenes udsatte Opstilling forude i Skibet, og som kunde modstaa de kraftige Paavirkninger, der f. Eks. fremkommer ved Løsrivning af Ankeret. I begge Henseender svarede den fremstillede Type til Forventningerne, og med tilsvarende Resultat kronedes Bestræbelserne for at faa konstrueret et Capstanspil. Fremstillingen heraf paabegyndtes i 1923. Ved disse Spil anvendtes for første Gang den paaflangede Motor, som frembød væsentlige Fordele fremfor den ellers almindelige Udførelse, og som senere er indført ved næsten alle Slags Spil.

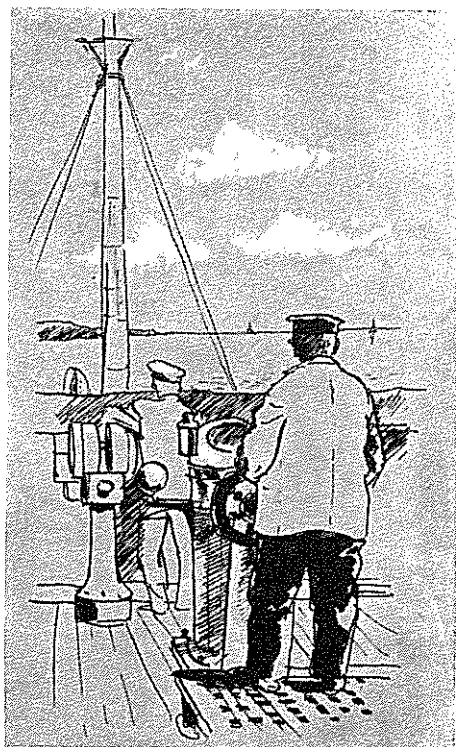
I 1924 skete en ny Udvidelse af Virksomhedens Fabrikations-

program for elektriske Skibshjælpemaskiner, idet man da fremstillede den specielle helt elektrisk drevne Styremaskine. Oprindelsen hertil var Fremstillingen af en elektrisk Hjælpestyring til D. F. D. S. Rutebaad „Odense“. Herved kom man ind paa Konstruktionen af en rent elektrisk Styremaskine, der ganske afveg fra de da kendte. Fra Styreapparatet paa Broen overføres Manøvrerne ad elektrisk Vej til Rormotoren, der trækker Rørkva-dranten, og som kun arbejder, naar der styres. Det siger sig selv, at denne nye og uprøvede Konstruktion maatte blive mødt med en vis Skepsis. Selv om Thomas B. Thrieges Anseelse var stor, saa er Styringen af Skibe en saa vigtig Funktion, at Sikkerhedskravene overfor noget nyt maatte blive meget store. Skibsreder A. P. Møller stillede sig atter her forstaaende over-



*Overalt paa Verdenshavene træffer man Skibe med T. B. T. Lossespil.*

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!

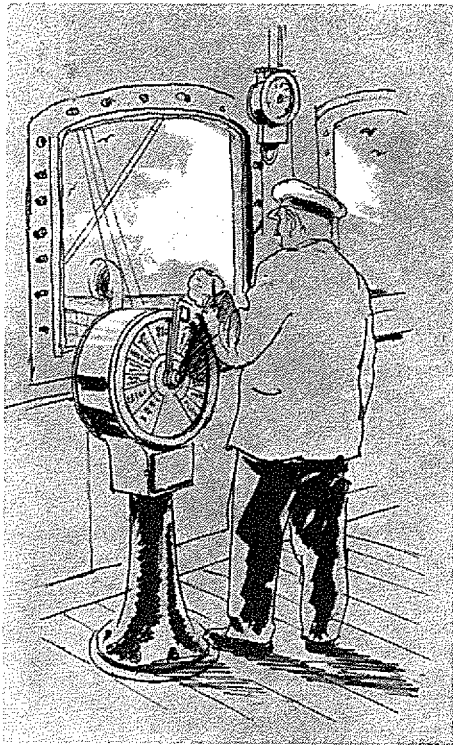


*T. B. T.'s elektriske Styremaskiner opfylder de strengeste Krav til Skibenes Manøvresikkerhed.*

for Bestræbelserne for at lægge et nyt Arbejdsfelt ind under dansk Produktion. Den 14. November 1925 sejlede M/S „Nikoline Mærsk“ ud paa Prøvetur med den første T. B. T. Styremaskine, og Dagen derefter stod Motorskibet ud paa en Rejse til Østen. Den næste Styremaskine blev i 1926 leveret til Statsbanefærgen „Korsør“.

Ved Fremstillingen af disse fire Slags Skibshjælpemaskiner — Lossespil, Ankerspil, Capstans og Styremaskiner — var Thomas B. Thrige i Stand til at levere det elektriske Dæksmaskineri, der sædvanligt er Brug for. I 1926 føjedes hertil den elektriske Skibsdækskran og i 1932 endvidere den elektriske Maskintelegraf, som første Gang blev taget i Brug i Statsbanefærgerne „Jylland“ og „Sjælland“.

Fabrikationen af elektrisk Skibshjælpemaskineri fik snart et meget betydeligt Omfang og førte megen Beskæftigelse til Firmaet, dels ved Leverancer til Nybygninger paa danske Værfter og dels ved Leveringer til Værfter i Udlandet. Til Kongeskibet „Dannebrog“ har Thomas B. Thrige le-



T. B. T.'s elektriske Skibstelegrafer leveres i stort Antal til inden- og udenlandske Rederier og Værfter.



Til Brug ved elektrisk Svejning fabrikkerer T. B. T. roterende Svejseomformere og Svejse-transformatorer.

veret Ankerspil, Capstan, Baadspil og Styremaskine samt Dynamoer og Elektromotorer. De danske Statsbaners Motorfærger har ogsaa faaet alt Dæksmaskineri og Styremaskiner fra Firmaet. Til mange danske Skibe er Maskinerne fra T. B. T. blevet anvendt i stor Udstrækning og til udenlandske Hvalfanger-Kogeskibe, til Fragtlinere, Passagerskibe, Tankbaade og Motortrawlere er Maskiner af Thriges Fabrikat blevet foretrukket, saaledes at mange europæiske og oversøiske Værfter og Rederier er blevet Virksomhedens faste Kunder.

Da Tiden for Virksomhedens 40 Aars Jubilæum nærmede sig, var Fabrikant Thrige 67 Aar. Han besluttede da sammen med sin Hustru at overdrage Fabrikkerne tillige med Størstedelen af sine øvrige Aktiver — bl. a. sine Interesser i Vognfabriken Scandia A/S og i De forenede Automobilfabriker A/S — til et Fond, som skulde virke for almennyttige Formaal. Overdragelsen af denne storstillede Gave blev fuldbyrdet i Slutningen af 1933, saaledes at Fonden overtog Ejerskabet over den store Virksomhed paa Jubilæumsdagen den 1. Januar 1934, da den højsindede Beslutning blev meddelt Offentligheden. Værdierne androg 5.500.000 Kr. Fra dette Tidspunkt traadte Fabrikant Thrige tilbage som Ejer af Virksomheden, og den

øverste Ledelse overgik til Fondsbestyrelsen for Thomas B. Thriges Fond, hvori Fabrikanten selv var Formand til sin Død i 1938.

Den Rekordproduktion, som naaedes i 1939 paa Grund af Krigsfrygten — 39.024 Maskiner — kunde selvfølgelig ikke holdes efter Besøttelsen, idet der og saa maa tages i Betragtning, at indtil 40 pCt. af Produktionen har været eksporteret, men i 1942 var den dog kommet op paa 36.291 Maskiner. Dette Resultat naaedes gennem en maalbevidst Indsats fra Ledelsens Side med Udnyttelse af alle Ressourcer.

Et halvt Aarhundrede er forløbet, siden Fabrikant Thrige oprettede det lille Værksted, som blev til Thomas B. Thriges elektrotekniske Fabrik. I disse 50 Aar er Danmark blevet elektrificeret i en Grad, som næppe kendes noget andet Steds. Denne mægtige Udvikling er Baggrunden for Thomas B. Thriges Historie, men det blev hans Indsats, at Produktionen paa de elektriske Maskiners Omraade blev en dansk Produktion.

Virksomhedens første Hovedfelt — og vedblivende dets største — har været Deltagelsen i Arbejdet med Danmarks Elektrificering, og den almindelige Udbredelse, Virksomhedens Maskiner har faaet, viser, at

 <p><b>DICK'S MARINE OILS</b></p> <p>Hovedoplag for Danmark</p>	<p>Grundlagt 1875</p>	<p><b>Th. Møller</b></p>	<p>Grundlagt 1875</p>
	<p>Proviant, Dæk- og Maskin-Stores</p>	<p>Nyhavn 45-47, København</p>	
<p>Telefon 387, 10,387</p>		<p>Telegram-Adresse: »Ultra«</p>	

det Maal, man stræbte efter at naa, er blevet naaet.

Et andet Hovedfelt er Fremstillingen af elektrisk Hjælpemaskineri til Skibe. I de ca. 25 Aar, denne Fremstilling har været drevet, er der leveret henved 5000 Lossespil, 600 Ankerspil, 300 Capstans, 475 Styremaskiner samt et betydeligt Antal Maskintelegrafer og Dækskraner. Under 30 forskellige Nationers Flag er ialt 600 Motorskibe sejlet ud forsynet med elektriske Skibsudrustninger fra Thomas B. Thrige.

En fortsat Bestræbelse for Rationalisering med Seriefabrikation, høj Maskinteknik, planmæssig Fabriksorganisation og hensigtsmæssige Konstruktionsforbedringer har som Slutresultat bragt Virksomheden til det Maal, der er den egentlige Hensigt med al teknisk Stræben: højere Løn til dem, der arbejder i Produktionen, og lavere Priser for dem, der skal købe Produktionens Frembringelser. I 1896 fik en dygtig Maskinarbejder maaske 30 Øre i Timen, og en Thrige-Jævnstrømsmotor paa 10 HK solgtes for 1080 Kroner. I 1938, før den anden Verdenskrig havde forrykket de økonomiske Værdier, fik Maskinarbejderen 170 Øre i Timen, medens Motoren solgtes for 577 Kroner. I Løbet af 50 Aar er den beskæftigede Arbejders Timefortjeneste seksdoblet, og Prisen reduceret til Halvdelen, skønt den Motor, der nu fabrikeres, i Driftsikkerhed, Effektivitet og Holdbarhed staar højt over den, som blev fremstillet for 50 Aar siden.

Fabrikant Thrige kunde i de første Aar føre Lønningslisten paa et Blad i sin Lommebog. Nu har Løn-

ningskontoret henvend 1500 Navne paa sin Lønningsopgørelse og udbetaler aarlig omkring 5.000.000 Kroner i Løn.

Mange Mænds Arbejde har været nødvendig for at opbygge denne Virksomhed. Men det er een Mands Tanke, der har formet den. En Tekniker ud over det sædvanlige, en Fabrikorganisator, som forstod Industriproduktionens inderste Væsen, øvede her sin Livsgerning.

Tiden bar med og gjorde sit til at fremme Væksten. Men Vinden blæser for alle, og de Muligheder, der aabnede sig for Fabrikant Thrige, stod ogsaa aaben for andre.

I ganske særlig Grad er derfor Thomas B. Thriges elektrotekniske Fabrikker et Vidnesbyrd om, hvad Personligheden, det skabende private Initiativ, frembaaret af en vidtskuende, maaltbevidst Mand, betyder i Erhvervslivets Udvikling. Naar det ser ud som et Eventyr, at det lille Værksted i Kongensgade kunde udvikle sig til en Fabrik af Verdensformat, maa Forklaringen ikke søges i ualmindelige Hændelser, men i en Industriemand, der hævede sig op over det almindelige netop ved sine Evner til at drive Industri.

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

## Fiskeriaarbogen 1944

Fiskeriaarbogen 1944, 51. Aargang, udgivet af Fiskeridirektoratet, Forlag Iver C. Weilbach og Co. (Sølver og Svarrer) er udkommet, 501 Sider, Pris Kr. 2,50.

Aarvog for den danske Fiskerflaade, som Undertitlen lyder, er den uundværlige Haandbog ikke blot for Fiskere, men ogsaa for enhver, der har med Fiskerierhvervet at gøre. Aarbogen slutter sig nøje til sine nærmeste Førgængere, og Tiden har paa de fleste Omraader ikke ført nævneværdige Forandringer med sig. De for Færøerne, Island og Grønland gældende Bestemmelser er der dog taget Forbehold for.

Indholdet er inddelt i de sædvanlige Afsnit, hvilket er udmærket. Under Oversigten herover staar: Se iøvrigt Indholdsfortegnelsen bag i Bogen. Vi antager, der hermed henvises til Registeret, men det er ganske

uønsket. Hvis man skal finde en bestemt Ting er det lettere at blade hele Bogen igennem end at finde den i Registeret. Vi er af den Opfattelse, at et Register skal være ordnet saaledes, at det letter Brugen af en Bog. Det er midlertid ikke Tilfældet med dette. Der er ganske vist sket enkelte Forbedringer siden i Fjor, men det er kun Lapperier. Det maa helt omarbejdes. Redaktøren af Aarbogen — han er ikke navngivet, men maa dog findes — burde, da han øjensynlig ikke selv kan, alliere sig med en praktisk Mand, der har lidt Forstand herpaa. Hvis han ikke kender en saadan, vil vi gerne træde hjælpende til.

Det typografiske Udstyr af Fiskeriaarbogen er smukt, Tekst og Tabeller let læselige. Vi anbefaler den paa det bedste til enhver, der har med Fiskerierhvervet at gøre.

Brug kun

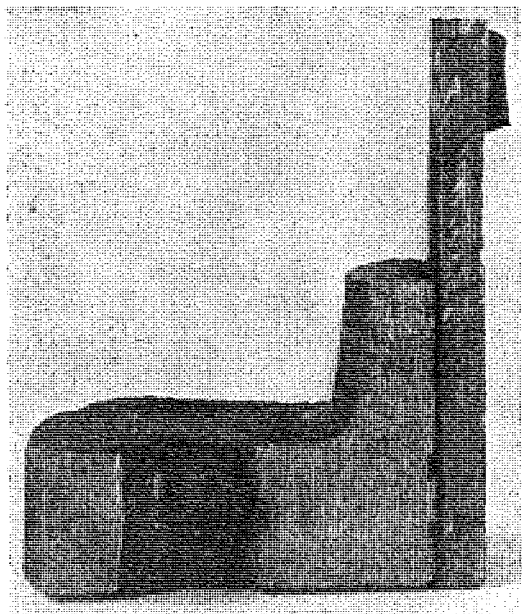
**Hempel's danske Skibsfarver**

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



# Driftserfaringer med Rørledninger i Skibe

Ved en beklagelig Fejltagelse var i forrige Nummer under Omtalen af et Brud paa et Hoveddamprør Billedet af den daarligt indvalgte Flange faldet ud. Vi bringer det hermed, idet vi haaber, vore Læsere alligevel kan have Fornøjelse af at se det.



Mangelfuld indvalset Flange.

## Rigtig Aftapning af en Fløjteledning.

Billedet viser Arrangementet af Ledningerne til en Dampfløjte med Aftapning. Dampen kommer fra Kedlen og gaar gennem en Vandudskiller til Fløjten hhv. Sirenen. Vandudskilleren skal forhindre, at Vand, naar Fløjten bruges, rives med og oversprøjter og volder Mennesker paa Dækket Skade eller har Indflydelse paa Fløjte-tonen. Vandudskilleren maa aftappes. I det foreliggende Tilfælde var Aftapningsledningen ført til Dampbeholderens Vandrum, nemlig til en Studs paa Fødevandsventilen. Denne Anbringelse er forkert. Naar Fløjten bruges, strømmer nemlig ikke blot Damp gennem Dampledningen, men paa samme Tid ogsaa Vand fra Dampbeholderens Vandrum op gennem Aftapnings-

ledningen. Paa Grund af Aftapningsledningens ringe Tværsnit og større Gennemstrømningsmodstand vil selvfølgelig mere Damp end Vand naa op til Fløjten, men man vil dog altid have opnaaet det modsatte, end hvad der var tilsigtet med Aftapningsledningen. Aftapningsledningen virker som en Tilførselsledning for Vand. Det rigtige er at føre Aftapningsledningen til Dampbeholderens Damptrum. Saa kan Vand ikke komme fra Dampbeholderen ind i Aftapningsledningen, men den tjener som en yderligere Dampledning, naar Fløjten bruges. Hvis man vil, kan der indbygges en Kontraventil i Aftapningsledningen, saa kun Aftapning kan ske, medens Dampgennemstrømning i den modsatte Retning forhindres.

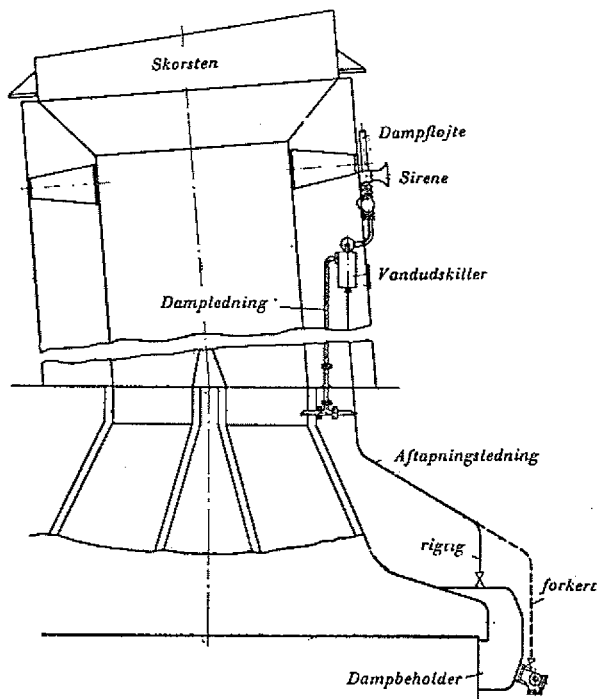
Det simpleste synes dog at være den Anbringelse af Fløjteledningen, som er almindelig paa Handels-skibe. Fra Kedlen føres fra en Afspærringsventil Dampledningen temmelig stejlt opad, saaledes at den hele Tiden stiger. Aftapning eller Vandudskiller er ikke nødvendig. Kondensatet, der dannes i Dampledningen, vil i Driftspauserne af sig selv løbe tilbage til Kedlen.

## Stopskruer i Dampledninger og Bundventiler.

I Dampledninger bliver der undertiden sat Studse, som kun er anbragt til Brug ved Maalinger og derfor lukket med Stopskruer.

Desuden benyttes i Dampledninger Aftapnings-skruer. Undertiden findes ogsaa Aftapningsskruer i Damparmaturer.

Den Slags Skruer har i Praksis ofte foraarsaget alvorlige Havarier, fordi der hyppigt har været an-



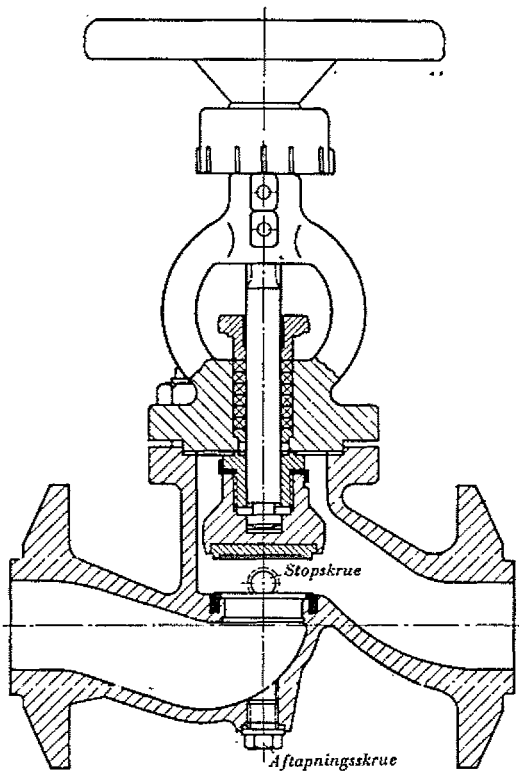
Aftapning af en Fløjteledning.

**NORDJYLLANDS  
KUL-KOMPAGNI A/S**

**KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY**

**Bunkers:**

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



Ventil med Aftapningskrue for Damp med 35 ato og 350°.

bragt Skrue af en Zinklegering i Stedet for de forekrevne Jernskrue. Ved Armaturerne har det ikke været muligt at fastslaa, hvor Skrueerne stammede fra. Man formodede, at de var anbragt under Koldtrykprøven paa Fabriken og ikke taget ud igen. Ved Trykprøver er det nemlig lettere at trække en Skrue af Zinklegering tæt end en Jernskrue.

Ved Borøring mellem Zink og Jern, naar der findes en Elektrolyt (f. Eks. Fugtigheden i Damp), indtræder der en Tæring af Zinken, som desuden fremmes af den høje Temperatur i Dampledningen. Følgelig er der kun Tale om Tid, naar den Slags Skrue en skønne Dag flyver ud af Ledningen eller Ventilen. Det er sket flere Gange og har medført alvorlige Skader.

Man gør vel i om muligt at undgaa Stopskrue og Vandskrue i Damparmaturer og Dampledninger. Dampledningerne skal da lægges saaledes, at der ikke opstaa Vandsække, saa det nedfaldende Kondensat løber med Dampen hen til Maskinen, som er forsynet med Vandudlader eller andre Vandafstapninger.

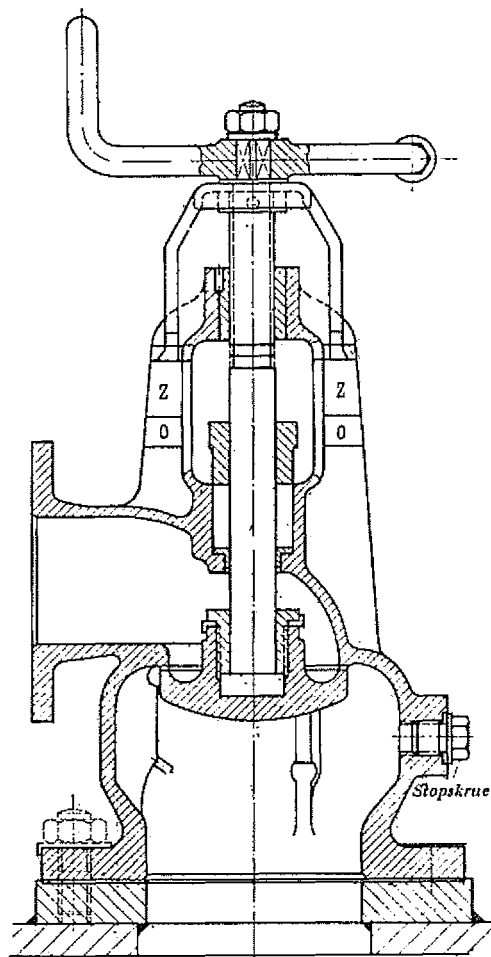
Ved Bundventiler kan der opstaa lignende Farer forarsaget af Stopskrue.

Paa den viste Ventil var der i Stedet for Stopskruen tidligere en Trykluftledning til Gennemblæsning. Denne Ledning blev senere fjernet, og Tilslutningen lukket med en Stopskrue. Det er naturligvis vigtigt, at en Stopskrue her er af det rigtige Materiale f. Eks. af Staal eller bedre af rustfrit Staal. En Stopskruer af Zink i et Ventilhus af Støbestaal vilde i Lø-

bet af kort Tid under Indflydelse af Søvand blive elektrolytisk tæret og trykket ud. Derved kunde hele Skibet bringes i Fare, da Skibet kan løbe fuldt af Vand, hvis Lækagen ikke opdages i rette Tid.

#### Ventilsikringsplade i Søventiler.

Billedet viser ogsaa Anbringelse af Ventilsikringsplade. Den bør være af Materiale, der er bestandigt



Bundventil med Stopskrue.

#### Loef's Schiffsmodell-Baupläne



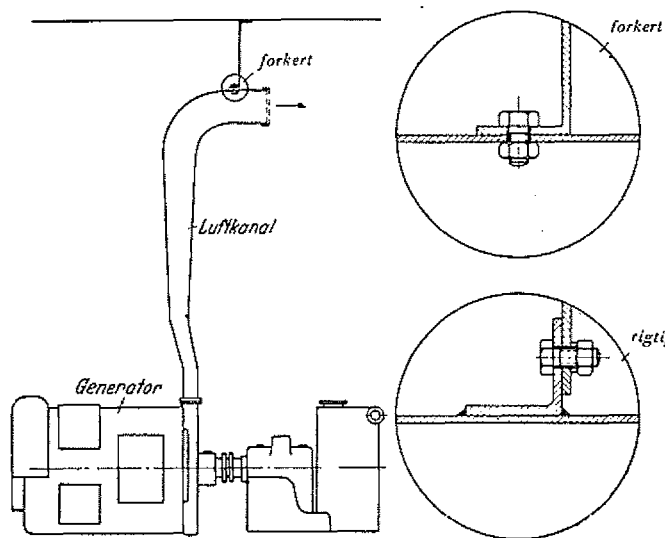
Robert Loef Verlag Burg Magdeburg

Faas gennem Boghandelen  
Robert Loef Verlag, Burg/b. M.

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



Fastgørelse af en Luftkanal.

mod Søvand. F. Eks. af Messing. Det er sket i flere Tilfælde, at disse Plader er forfærdiget af Jern. Ugalvaniserede Jernplader rustet imidlertid hurtigt bort. Sikringspladen mister derved sin Virkning og Ventilen kan løsne sig. Det er sket flere Gange, at Skibe paa denne Maade er kommet i alvorlig Fare. Ved den paa Billedet viste Bundventil kan Ventilen, naar den har løsnet sig, falde ud. Man har forsøgt ved Hjælp af de antydede Ribber at forhindre Ventilen i at falde ud, men selv om den ikke falder ud, saa sidder den dog ikke fast paa Spindelen. Man ser saaledes, at et Skibs Sikkerhed kan være afhængig af en Ventilsi-kringsplade.

*Farlig Anbringelse af en Luftkanal.*

Billedet viser Arrangementet. Generatoren har et indbygget Ventilationshjul, som blæser den varme Luft bort op gennem den paamonterede Luftkanal. Kanalen er fastgjort til Dækket som vist. I det beskrevne Tilfælde var Fastgørelsen forkert. Forbindelsen var udført med en Bolt med Møtrik inde i Kanalen. Det havde været rigtigere med en Forbindelse som den, vist for neden til højre, med Skrueforbindelsen uden for.

Kanalen maatte demonteres til Søs for at komme til en bag ved den liggende Trykformindsker. En af

Besætningen forsøgte at løsne Fastgørelsen til Dækket ved, uden at fjerne Nettet over Mundingen, med en Skrueøgler at skrue Bolten ud. Derved faldt Møtrikken ned i Kanalen og derfra ned i Generatoren, da Nettet, der skulde have været anbragt foran for Generatoren, manglede. Generatoren blev heldigvis ikke beskadiget, da den stod stille, men den var uklar og kunde ikke sættes i Gang, før Møtrikken var fundet. Det skete først efter timelang Søgen. I denne Tid var der kun en beskedne Strømforsyning til Raadighed. Man ser ogsaa her, at et Skibs hele Sikkerhed kan afhænge af en eneste Møtrik.

Husk at forny Deres Abonnement!

En meget smuk  
Chanty-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

Vikingens Ekspedition,  
Gl. Mønt 39 København K.

Tlf. Central 9822 - Byen 8040

Læs

**Sejl og Motor** - det fuldendte Sejlsportsblad  
spørg Deres Bladhandler

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

Grundlagt  
1899

**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

A/S MONTANA *Kul, Koks,  
Cinders*  
Telefon 9246

*Husk at forny Deres Abonnement*



## Deres Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn  
52 Filialer og Kontorer i Provinsen

## HANDELSBANKEN

## DAMPSKIBSSELSKABET

# TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:  
A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203  
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN



**IVER C. WEILBACH & CO.**  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN · K.



DANSK GÆR-CENTRAL

*delur 2444*

TORREN 38

# REJS MED DFDS







# VIKINGEN

75 Øre  
1. Marts

TAAGEN LETTER  
Maleri af Fr. Landt

1944 - Nr. 3  
21. 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



Fig. 9. Sfinxhoved af den berømmelige Dronning Hatshepsut af det XVIII Dynasti (ca. 1500 f. C.). — Cairomuseet.


## Obelisk-Skibe

Søfartens Bibliotek har som Nr. 2 i Rækken af Publikationer over specielle Emner angaaende Søfarten udgivet en Afhandling om old-ægyptiske Skibe med Titlen „Obelisk-Skibe“, hvis Forfatter, Kapt. Sølvér, med denne Afhandling og sit indgaaende Kendskab til sit Emne, giver en Beskrivelse af disse Fartøjers Konstruktion og Anvendelse til Transport af Obelisker fra Stenbrudene ved Assuan til Karnak, en Præstation, der selv i vor Tid med alle moderne Hjælpe-midler til Raadighed vilde blive betragtet som en meget søer Op-gave. „Vikingen“ bringer hermed med Forfatterens Tilladelse et Af-snit af denne Afhandling, ligesom det kan anbefales at læse Bogen, som er udsendt gennem Forlaget A. F. Høst & Søn og koster Kr. 5,00.

R e d.

EN ganske særlig Slags Nilskibe benyttedes i Oldægypten til Transport af Stenkolosser — Skibe af saa mægtige Dimensioner, at dersom vi ikke havde afgørende Beviser for deres Eksistens — nemlig Obeliskerne — maatte man betvivle, at Ægypterne havde været i Stand til at bygge dem, og det er først ved Afdækningen af de tidligere omtalte Relieffer fra Der el Bahri (pl. I), at man har faaet en Forestilling om disse mærkelige Fartøjers Udseende. Det mest mærkelige er imidlertid, at disse uhyre Fartøjer ikke hører til den mere fremskredne Tid i Ægypten, hvor Adgangen til svært Skibsbygnings-tømmer var muligt, men at de kendes fra den tidligste dynastiske Tid, hvor man antagelig var hen-vist til udelukkende indenlandsk Materiale. I en Grav i Abydos, der har tilhørt Uni, Statholder i Katarakt-egnen, højstaaende Embedsmand hos Kong Pepi, den første Konge af det VI Dynasti (ca. 2500 f. C.), staar der bl. a.: „Jeg byggede et Lastskib paa 60 Alens Længde og 50 Alens Bredde — Kongen sendte mig for at grave fem Kanaler i Syden og for at bygge 5 Lastskibe og 4 — — Skibe af Akacietræ fra Wawat. Negerfyrster slæbte Tømmer, og jeg udførte alt i eet Aar. De blev sat i Vandet og lastet med saare megen Granit til Pyramiden „Merenré straalere i Skønhed“.\*)

\*) H. O. Lange: Fra det gamle Ægyptens Kultur og Historie. Kbhvn. 1928. Pag. 15.

Disse Skibe betegnes med Hieroglyftegnet , i hvilken Brogen lavet af Tovværk formodentlig kendetegner, at Fartøjet var bestemt til at slæbes, altsaa til Adskillelse fra Skibe til Roning eller Sejlad.

Vi kender intet mere til disse Skibes Bygning, men fra det nye Riges Tid (ca. 1500 f. C.) er der efterladt os udmærkede Tegninger, der giver mange Oplysninger, ikke alene om Udseendet og Konstruktionen af disse mærkelige Skibe, men ogsaa om, hvorledes Transporten paa Nilen foregik. Disse Billeder findes i det mægtige Klippetempel (Fig. 1), som Dronning Hatshepsut af det XVIII Dynasti omkr. Aar 1500 f. C. lod bygge, og som nu almindeligvis kaldes Der el Bahri (det nordlige Kloster); det er prydet med talrige vidunderlige Relieffer af uvurderlig Interesse for Studiet af Søfartsforhold i det gamle Ægypten, og blandt disse findes de omtalte Billeder af Obelisk-Skibe.

Der el Bahri Templet ligger ved Luxor paa Nilens venstre Bred, og i den nordlige Kolonnade paa den underste Terrasse findes Billeder, der rimeligvis forestiller en historisk Begivenhed, nemlig Transporten ad Nilen fra Assuan til Karnak af de to Obelisker, som Dronning Hatshepsut skænkede til Amon Ra's Tempel i Karnak. Disse Obelisker findes endnu og pryder Templet paa den modsatte Bred lige overfor Der el Bahri; den ene Obelisk er fuldstændig hel, den

er ca. 30 Meter høj og vejer ca. 350 Tons. Den anden Obelisk er desværre slaet i Stykker, og kun enkelte Stykker findes i Templet. Paa Relieffet ser man (pl. I) de to Obelisker paa Dækket af et mægtigt Skib, der slæbes af tre Rækker af mindre Fartøjer.

Angaaende Størrelsen af Obelisk-Skibet kan man ikke regne Længden efter Obeliskerne; vi vilde da faa et Skib af en Længde paa ca. 90 Meter, hvilket vilde være aldeles usandsynligt. De ægyptiske Skibes Svaghed laa netop i Længderetningen, og det maa vel synes urimeligt at bygge et Skib paa 90 Meters Længde, naar et langt kortere Skib var tilstrækkeligt til Formaalet. Det forekommer mig ikke tænkeligt, at de to Obelisker har ligget paa Dækket, saaledes som vist, Ende mod Ende, under Transporten. Man kan ikke af Billedet slutte, at dette har været Tilfældet, idet ægyptiske Kunstnere først og fremmest ønskede at blive forstaaet, og her gjaldt det om at vise Beskueren Meningen med hele Billedet, nemlig at der var to Obelisker. Havde Kunstneren gengivet Virkeligheden, som jeg opfatter den, nemlig at Obeliskerne laa Side om Side paa Dækket, vilde Beskueren kun have set een Obelisk. Saadanne Tilfælde er meget almindelige i ægyptisk Kunst, og man maa regne med dette i Forstaaelsen af Billederne. Til Støtte for min Opfattelse kan jeg henvise til, at der blandt Indskrifterne over Obelisktransporten findes Hieroglyffer, forestillende Obelisk-Skibe (Fig. 9a). Billederne, der virkelig synes at være Miniaturefremstillinger af selve Skibet, viser kun een Obelisk, liggende paa Dækket og optagende hele den Plads, som de to Obelisker tager i selve Relieffet. Dette synes altsaa at vise, at de to Obelisker virkelig laa paa Dækket Side om Side og ikke i hinandens Forlængelse. Der er selvfølgelig den nærliggende Mulighed, at man har transporteret Obeliskerne een ad Gangen ned ad Nilen, men jeg skal i det efterfølgende vise, at Sandsynligheden taler for, at de to Obelisker samtidig har været om Bord i Skibet under Sejlsadsen fra Assuan til Karnak.

I en af Thebens Klippegrave, tilhørende en Embedsmand ved Navn Ineri fra Thotmes I's Hof, ca. 1550 f. C., har man fundet faa, men tilsyneladende ret paalidelige Data angaaende et saadant Skibs Størrelse. Inskriptionerne\*) fortæller, at Ineri af sin kongelige Herre fik Befaling til at transportere to Obelisker fra Elefantine (Assuan) til Theben (Karnak), og at han i den Anledning lod bygge et Skib, der var 120 Alen langt og 40 Alen bredt. En kongelig Alen vides at være 0,53 Meter, altsaa var dette Skib ca. 63 Meter langt og ca. 21 Meter bredt, og et saadant Skib er netop passende for denne Transport med to Obelisker liggende Side om Side paa Dækket. De to Obelisker, der her er Tale om, kendes; de vejede kun ca. halvt saa meget som Dronning Hatshepsu's Obelisker, altsaa ca. 350 Tons tilsammen, og kunde med Lethed transporteres i et Skib af ovennævnte Dimensioner.

Edouard Naville, der har ledet Udgravningen og

\*) J. H. Breasted: Ancient records of Egypt. II 105.



THOTMES III, det XVIII Dyn. berømteste Konge, med Øvreægyptens Krone. — Cairo Museet.

skrevet et vidunderligt Værk om Der el Bahri,\*\*) fremsætter den Formodning, at Ineri's Opgivelse af Skibets Længde skal forstaaes som Længden af den Del af Skibet, der ligger i Vandet. I saa Tilfælde bliver der lige Plads nok paa Dækket til de to Obelisker i hinandens Forlængelse, saaledes som det ses paa Relieffet. Denne Udlægning synes imidlertid nærmest som et Forsøg paa at faa Dimensionerne fra Ineri's Grav og Billedet fra Templet til at stemme overens, og det lyder aldeles ikke overbevisende.

Saavidt man af Billederne fra Der el Bahri kan se, var Obelisk-Skibet bygget paa den traditionelle ægyptiske Maade, som neden for er beskrevet. Der fandtes af Materialer til Skibsbygning kun to Sorter i Ægypten, nemlig Akacie og Sykomore; begge vokser som bekendt kroget og er mindst af alt egnet til Skibsbygning, og Træet er saa tungt, at det end ikke kan flyde paa Vand. Man maa højlig forbausnes over, at Datidens Skibsbyggere med deres primitive Værktøj ud af dette haarde og besværlige Materiale virkelig formaaede at bygge store og stærke Fartøjer til Formaalet.

\*\*\*) Edouard Naville: The Temple of Deir el Bahari, London.

Det Værktøj, Ægypterne benyttede, adskiller sig kun i Udførelsen fra det, man nu til Dags ser Nilens Skibsbyggere bruge. Staal og Jern maa have været saa godt som ukendt; saaledes fandtes der i det uhyre omfattende Fund i Tut-Ankh-Amons Grav fra ca. 1550 f. C. kun en eneste Del af Jern, nemlig en lille Dolk. Et mere slaaende Bevis paa Jernmanglen i Ægypten er en Lertavle med Kile-skrift fra ca. 1250 f. C., fundet i Arkivet i Hettiternes Hovedstad, det nuværende Boghaskoi. Det er et Brev fra Hittiternes Konge til Ægyptens Faraos, antagelig Ramses II: „Med Hensyn til rent Jern, da findes der for Tiden ikke rent Jern i mit Magasin. Det er for Øjeblikket en ugunstig Tid at gøre rent Jern, men jeg har skrevet om at gøre Jern. Saa snart det er færdigt, skal jeg sende dig det. Hermed sender jeg kun en Sværdklinge af Jern.“ (Chr. Blinkenberg: Jernets Hjemstavn. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie 1923). Værktøjet til Skibsbygning var rimeligvis fremstillet af en Kobberlegering, der ved Hærdning var gjort særlig haard, hvilket sandelig ogsaa var nødvendigt, naar man betænker det vanskelige Materiale, det skulde arbejde i. Der er Billeder og Modeller af Økser og Skarøkser med brede Blade bundet til Skafterne med Surringer af Læderremme; til at hugge de firkantede Huller i Plankerne til Tappe og Laase brugtes Mejsel og korte Køller til at drive Værktøjet med. Saven, der f. Eks. ses i Virksomhed i Skibsbygnings-Billederne i den bekendte Ti's Grav ved Sakkara fra ca. 2400 f. C., var tung med et tykt Blad af Kobber; man ser, hvorledes en Planke skæres igennem uden Savlad, og lægger Mærke til Besværet med at faa den tykke Savklinge igennem; — en Kile maa klemmes ind foroven for at give tilstrækkelig Lysning for Saven.

Lod og Snor var uundværlige Hjælpemidler og kendes forøvrigt fra Billeder af Tempelbygning. I Stedet for Kridtsnor til Afslagning af Linier paa Træet for Tilskæring benyttedes en Snor vædet i Okker, der fandtes overalt i Ægypten. Almindelige Bor i vor Forstand kendtes ikke, men jeg maa antage, at Huller til runde Tappe blev udført ved Hjælp af Drillbor af den Slags som ses paa flere Billeder af Stenhuggere i Arbejde.

Skibe byggedes antagelig paa samme Maade som nu, nemlig parallelt med Nilbredden for at lette Udsætningen, hvilket ganske simpelt er sket ved Hjælp af Løftestænger. Obelisk-Skibet, der utvivlsomt har været et af de største Skibe i Ægyptens Oldtid, blev naturligvis bygget paa det for Indladningen af Obeliskerne mest bekvemme Sted paa Nilbredden, saaledes at det først blev søsat, efter at Obeliskerne var bragt om Bord, naar Nilens Vandstand var saa høj, at Fartøjet løftedes fra Beddingen.

Byggemaaden kendetegnes ved tre Rækker tværskibs Dæksbjælker, hvis Ender er synlige gennem Skibssiden, hvilket viser, at der antagelig ikke har været hverken Spanter eller Køl, men at selve Skibssiden har været dannet

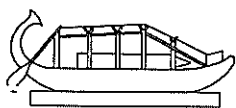


Fig. 9 a. Hieroglyf fra Indskriften i Der el Babri, Determinativ for et Obelisk-Skib.

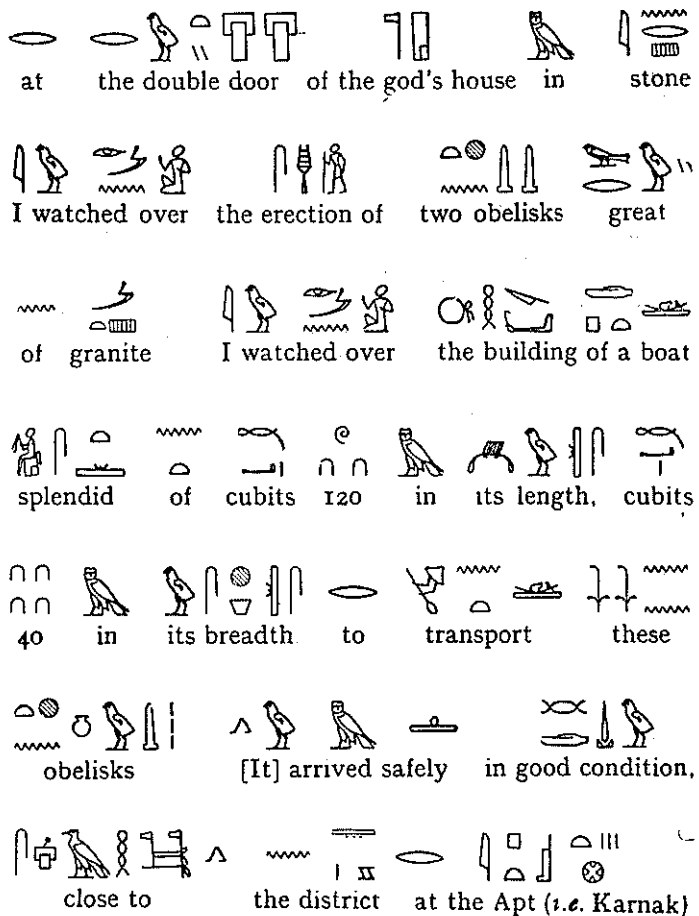


Fig. 10. Indskriften fra Ineri's Grav i Theben fra Thotmes I's Tid (ca. 1550 f. C.) med engelsk Oversættelse. Ineri skriver: „Jeg overvaagede Opstillingen af to store Obelisker af Syenit ved den dobbelte Indgang til Templet. Jeg overvaagede Bygningen af et vidunderligt Skib, 120 cubit langt og 40 cubit bredt, til at transportere disse Obelisker. De ankom i god Behold tæt ved Distriktet Apt (Karnak).“ — Fra E. A. Wallis Budge: Cleopatras Needles pag. 29.

af korte, meget tykke Planker af Akacietræ af højst forskellig Længde og Udseende, fæstnet sammen med Tappe og Svalehaler (Fig. 11), paa samme Maade som Dasjurbaadene fra ca. 2000 f. C., der endnu findes i Musæet i Cairo, er bygget (Fig. 12). Det siger sig selv, at dette Byggesæt maa give et umaadelig tungt og klodset Fartøj; Dasjurbaaden, der er ca. 10 m lang, af en Planketykkelse paa 10 cm, ligner mest af alt en udhulet Træstamme. Af denne Byggemaade har vi en meget malende Skildring af den tidligere omtalte græske Historieskriver Herodot, hvis Oplysninger om Skibe næsten altid viser sig at være paa-lidelige. Herodot skriver (II 96). —

„Ser vi nu paa de Skibe, som Ægypterne bruger til Fragifart, saa laves de af Akhantatræ (en Art knortet Akacie), ud af Træet pibler der Draaber af Gummi. Af dette Træ hugger de Bjælker paa omtrent 2 Alens Længde; disse lægger de i Lag over hinanden ligesom Mursten i en Mur og tømrer nu Skibet sammen paa den Maade, at de gennemborer Lagene af de to Alen lange Bjælker med talrige Nagler, og naar de paa denne Maade har sammantømret Skibet, lægger de Bjælker paa tværs (antagelig som Dæksbjælker). Skibsspanter bruger de aldeles ikke.

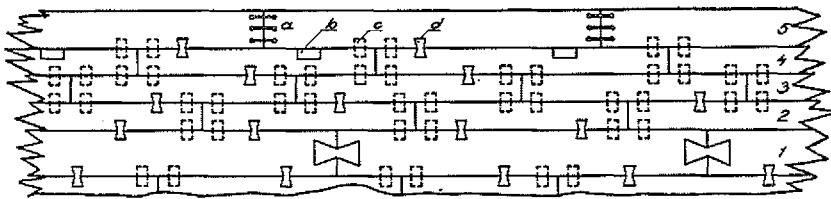


Fig. 11. Schematisk Fremstilling af Plankesamlinger i et ægyptisk bygget Skib, set inde fra. — a. Bindinger af Remme eller Kobbertraad — b. Fir-kantet Hul for Ende af Dæksbjælke. — c. Tappe mod Forskydning. — d. Svalehaler mod Træk. — 1. Kølplanke i 3 Stykker sammenføjet i Længderetningen med store Svalehaler. — 2. Kølrange. — 3. Bilgerange. — 4. Barkholtrange. — 5. Lønningsplanke.

Indvendig tætnes de Sammenføjningerne med Byblos (et Stof lavet af Papyrusstængler).“

Som Bevis paa denne mærkelige Byggemaades Levedygtighed og samtidig paa Ægypternes Vedhængen ved nedarvede Skikke er, at Baadbyggere paa Nilen i Øvreægypten den Dag i Dag benytter samme Teknik. I Januar 1930 laa jeg med min Baad ved Sheik el Ahmed, en lille Flække, der fra Tidernes Morgen har været kendt for sine Stenhuggerier, hvor Kolossalstatuer blev til. Her saa jeg Nutidens Ægyptere bygge en Baad af korte Længder af Sykomoretræ paa nøjagtig samme Maade som deres Forfædre for Tusinder af Aar siden. De lægger Bordplankerne Kant mod Kant og føjer dem sammen med indskudte Tappe og hamrer dem sammen med Trækøller. Baadeyggerne er dog nu gaaet med til at lave en Slags indvendig Køl og enkelte Bundstokke for at holde sammen paa Skuden, men disse synes ogsaa at være de eneste Fremskridt siden Faraernes Dage.

Bunden i Obelisk-Skibet har naturligvis været ganske glat uden Køl ligesom alle andre Nilskibe baade i Oldtiden og nu, baade for at kunne ligge støt i Grunden og for at kunne klare de uundgaaelige Grundstødninger uden for meget Besvær. I den Baad,

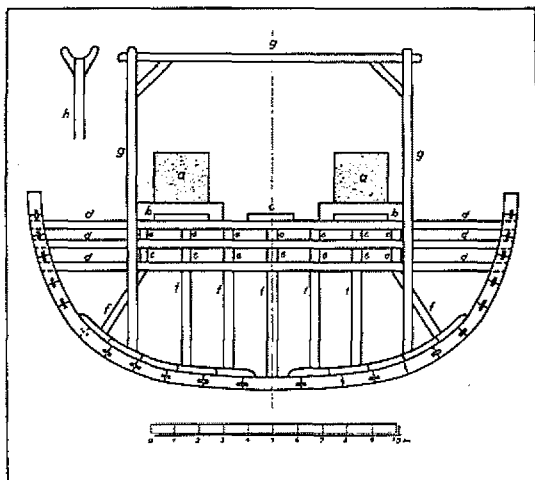


Fig. 13. Tværskibs Snit af Obelisk-Skibet fra Der el Bahri. Rekonstruktion. — a. Obeliskens. — b. Slæde for Obeliskens — c. Langskibs Dæksplanke. — d. Tværskibs Bjælker. — e. Støtter mellem Bjælkerne. — f. Laststøtter. — g. Galge til langskibs Spændtove. — h. Galgestøtte set tværskibs ind.

jeg i 1930 sejlede med paa Nilen fra Munden til 1ste Katarakt, satte jeg i mit Ukendskab til lokale Forhold en Køl under Bunden for at faa bedre Styling. Efter fjorten Dages Forløb med talrige Grundstødninger paa Nilens utallige og usynlige Banker maatte jeg sande de gamle Ægypteres Fornuft. Jeg tog Kølen af og klarede Grundstødningerne med langt mindre Besvær. —

De tværskibs Bjælker, der rimeligvis ikke har været i hele Længder, maa have været understøttet af vertikale Stivere, baade mellem Bjælkerne indbyrdes og ned mod Skibsbunden. Paa Fig. 15, der viser et tværskibs Snit af Obelisk-Skibet, ses, hvorledes denne Forstøtning

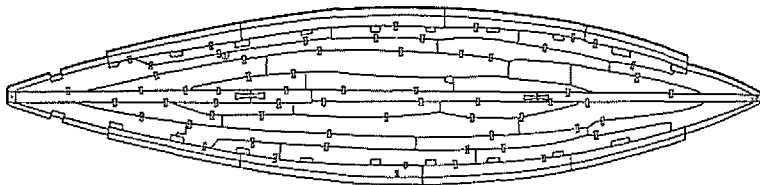


Fig. 12. Tegning visende Plankesamlingen i Dajurbaaden fra ca. 2000 f. C. fundet nær den nordligste Pyramide i Gize, 10 m x 2 m x 0,85 m, bygget af korte uregelmæssigt formede Stykker af Sykomore og Akacie. Plankestykkelse 10 cm. — Cairo Musæet No. 4925.

kunde tænkes udført. Hvorvidt der har været anvendt Spanter i dette Skib, kan ikke ses, men Spanter i vor Forstand har det ikke været, thi i saa Fald vilde Enderne af de tværskibs Bjælker antagelig have været befæstet deri og ikke have været synlige paa Yderklædningen.

Derimod kunde det tænkes, at Forbindelsen mellem Klædningsplankerne indbyrdes har været forstærket med enkelte Planker paa tværs af disse, saaledes som det endnu bruges paa Nilens Skibe, og der er al Grund til at antage, at man har indsat tværliggende Planker paa Skibsbunden for at fordele Trykket af Laststøtterne.

(Fortsættes i næste Nr.)

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

52 Filialer og Kontorer i Provinsen

**HANDELSBANKEN**

Husk at forny Deres Abonnement

# Havenes flydende

FOR 25 Aar siden blev de tyske Zeppelinhaller ved Tønder bombarderet af engelske Flyvemaskiner. En Begivenhed, der var særlig opsigtsvækkende, fordi Flyvemaskinerne kom fra et engelsk Skib ude i Vesterhavet. Før første Gang havde man foretaget Bombardementer med Flyvemaskiner, der var startede fra et Skib, specielt bygget til dette Formaal. Det var Englands den Gang hurtigste Kampskib „Furious“, der paa denne Maade øgede Flyvemaskinernes Rækkevidde, der paa det Tidspunkt ikke var stor nok til, at man kunde naa fra England og over til det sydlige Jylland. Dermed havde Hangarskibet, der senere skulde komme til at spille saa stor Rolle, faaet sin Plads i den moderne Krigsførelse. I Begyndelsen benyttede man hertil hurtiggaaende Passagerbaade — 20 à 22 Knobs Skibe fra den engelsk-franske Kanaltrafik — som forsynedes med Kraner, svære Lossebomme og primitive Hangarer. Det var saaledes et Luftfartøj fra et saadant Hangarskib, „Engadin“, der den 31. Maj 1916 bragte Kontakt mellem den engelske Grand Fleet og den tyske Højsøflaade, en Kontakt, der resulterede i den sidste Krigs største Søslag, Nordsøslaget.

Efterhaanden gik man over til at forsyne Skibene med Flyvedæk, saa man blev i Stand til at kunne benytte Luftfartøjer med Hjulstel, hvorved man opnaaede en betydelig Vægtbesparelse, idet Pontonerne i Vandflyvemaskinerne er forholdsvis tunge, og disse Maskiner da ogsaa er mindre manøvreedygtige end Landflyverne. For hurtigt at skaffe Aerodromskibe ombyggede man i Begyndelsen andre Skibe, dels store Passagerbaade og dels større Krigsskibe, som endnu stod paa Stablen. Ogsaa efter Krigen fortsatte man disse Ombygninger, hvorved bl. a. flere store Slagskibe, som var under Bygning, og som i Henhold til Washingtontraktaten af 1922 skulde ødelægges, reddede Livet ved en Rekonstruktion.

Hangarskibene ser altid noget mærkelige ud. For at holde Flyvepladsen fri er man nødsaget til at samle Skorstene, Kommandobroer, Ildledercentraler og lignende i den ene Side, og Skibet faar derved ofte et lidt kluntet Udseende. Hangarskibets Størrelse understreges saa meget mere. Særlig de første Skibe var, da det drejede sig om nye Konstruktioner, hvor man stod helt uden Erfaringer, prægede af forskellige Misgreb, som søgtes rettede ved senere Ombygninger. Smukke var disse Skibe som Regel heller ikke. Ofte fandtes ingen Skorstene, men kun Røgkanaler, som mundede ud langs Siderne eller helt henne agter. Det fortælles, at da en engelsk Krydser, som havde været stationeret i Østasien under hele Krigen, vendte hjem til England i 1919 og passerede et saadant Hangarskib i Kanalen, prægede Udskigten ned: „Brændende Vrag — tværs om Bagbord!“

Det er dog ikke alle Skibe, der medfører Flyve-

## Flyvepladser - Hangarskibene

maskiner, der er Aerodromskibe. De saakaldte Luftfartøjs t e n d e r e har ikke Flyvedæk. Efter Washingtontraktatens Bestemmelser var dette Skib under 10.000 Tons. De medfører som Regel kun Søluftfartøjer, og i de ældre og mindre Enheder maa Luftfartøjerne sættes udenbords ved Hjælp af Kraner, hvilket kun kan ske under gunstige Vejrforhold eller paa beskyttet Ankerplads, og Luftfartøjerne starter derpaa selv fra Overfladen. I de mere moderne og større Enheder anvendes tillige Katapultstart, en „Kastemaskine“, som ved Hjælp af komprimeret Luft eller en Krudtladning udslynger Flyvemaskinen, der ved Starten staar med arbejdende Motor fastgjort til en lille Vogn eller Slæde, der ved Hjælp af den komprimerede Luft eller Krudtladningen faar en Hastighed, der er større end Flyvemaskinens mindste Flyvehastighed. I adskillige Skibe har man ogsaa indført et Landingssejl eller Slæbesejl, der er ca. 20 Meter langt og 4—5 Meter bredt, og som ved at slæbes agter eller paa Siden — i Forbindelse med Olie-dæmpning — skal skabe Læ for Søen, saaledes at Flyvemaskinen kan gaa ned paa Søen og derefter ved Taljer og Kraner blive bjærget indenbords. Landingssejlet er af svært Sejldug og afstivet med tværgaaende Ribber og flyder i Overfladen. Luftfartøjet lander lige agten for Landingssejlet, og idet det manøvrerer med sine Motorer og Ror, glider det op paa Sejlet, der ligger nogenlunde plant og støt i Vandet, indtil det kommer op under Kranen, hvor det bliver taget op.

De fleste af disse Hangarskibe er omdannede Koffardskibe. De største kan medføre 26 Luftfartøjer. Enkelte var tillige indrettede til at være Moderskibe for mindre Luftskibe og var i den Anledning forsynede med Fortøjningsmast og Installationer til Udvikling og Paafyldning af Brint. Krigen synes dog at have vist, at dette sidste ingen Fremtid har for sig.

Særlig bemærkelsesværdig er den svenske Hangarkrydser — Flygplankryssare — „Gotland“, der blev sat i Vandet i 1933. Armeret og beskyttet som en Krydser og med en Krydsers Fart er „Gotland“ med sine 6 Luftfartøjer, Katapult og Landingssejl den mest vellykkede Udgave af et Hangarskib. Medens et almindeligt Hangarskib, hvadenten det er med eller uden Landingsdæk, er uden Værdi i daarligt Vejr, eller saafremt dets Hangarinstallation m. m. er ødelagt ved Beskydning, vil en Hangarkrydser som „Got-

land“, selv om den ikke kan anvende sine Luftfartøjer alligevel i Kraft af sine øvrige Egenskaber, være i Stand til at løse sine Opgaver som Krydser.

Af egentlige Krigsskibe udrustede med Luftfartøjer findes Slagskibe, Slagkrydsere og Krydsere. Som Regel anvendes Start fra Katapult. De fleste amerikanske og japanske Slagskibe og Slagkrydsere har 5 Luftfartøjer, medens formodentlig kun Halvdelen af de engelske er forsynede med 1 Luftfartøj. Moderne Krydsere har 1 à 2 Katapulter og kan medføre ca. 8 Flyvemaskiner. Udsætning og Ombordtagning foregår ved Kraner eller Bomme. Endelig skal det nævnes, at man i de større Mariner har forsøgt at lade enkelte Undervandsbaade medføre en mindre Flyvemaskine, der opbevares i adskilt Tilstand, og som efter Uddykning kan gøres flyveklar paa henvend 5 Minutter.

Hangarskibe med Start- og Landingsdæk for Flyvemaskiner — Aerodromskibe — maa' for at opfylde Kravene om tilstrækkelig Dæksplads til Luftfartøjernes Start og Landing være Skibe paa mindst ca. 7500 Tons. De deles efter deres Konstruktion i to Hovedtyper: „Glatdækstypen“, der har et fuldstændigt frit Flyvedæk uden Ophygninger eller Forhindringer af nogen Art og „Ø-Typen“, hvor Broen med Ildledestation og ofte tillige Skorstene og Hovedarmering danner ligesom en Ø helt ude i den ene Side af Flyvedækket.

De Flyvemaskiner, som medføres af Aerodromskibe, er almindelige Landmaskiner: Jagere, Rekognosceringsmaskiner, Bombemaskiner og Torpedoplaner. Landingen finder som Regel Sted uden Afløb, idet Luftfartøjet, inden eller samtidig med at Hjulene tager Dækket, stoppes ved, at en Hage i Halepartiet griber fat i Gummitovene, som er lagt tværs over Dækket. Gummitovene er ikke fastgjort til Skibet, men er i begge Ender forsynet med svære Vægte, og den Modstand, som disse Vægte yder mod at blive slæbt med, stopper Flyvemaskinen, der yderligere er forsynet med Hjulbremser. Da det ikke er muligt at sende Flyvemaskiner op fra Startdækket under alle Vejrforhold, medfører Aerodromskibene som Regel tillige et mindre Antal Sømaskiner — oftest Flyvemaskiner, hvor Hjulene kan omskiftes med Pontoner. Til Start af disse Sømaskiner findes der en Katapult. Desuden findes der under Landingsdækket forskellige Dæk med Hangarer og Værksteder.

Hangarskibet har vist sig at spille en forholdsvis betydelig Rolle under denne Krig, selv om Krigen ogsaa har aabenbaret alvorlige Mangler. Særlig England, Amerika og Japan har gjort Brug af disse Søkrigens Sprintere, der kan medføre fra 15 til 90 Flyvemaskiner, de største Skibe endog op til 120 Maskiner foruden Brændstof til Flyvemaskinerne i længere Tid og alt, hvad der ibrigt hører til en moderne Flyveplads. Nogle af Skibene er paa helt op til 35.000 Tons, og deres Dæk maaler fra ca. 150 til 275 Meter i Længden. En ret imponerende Længde, men som Flyveplads er den jo ret lille, hvorfor bl. a. de fjedrende Tøve, der griber fat i Flyvemaskinens Haleparti, er nødvendige for at formindske Landingsstrækningen for Flyveren.

Een af Hangarskibenes væsentligste Mangler er, at de er meget saarbare. Disse sejlene Flyvepladser er

meget lette at faa Øje paa, de frembyder store Maalflader og kan ikke være videre sværtpanset. Bliver de ramt af Granater eller Bomber, ødelægges meget nemt baade Startbaner, Hangarer og de Flyvemaskiner, som skal beskytte dem. Det værste er maaske, at Benzindampe i Hangarerne eller Benzinen fra ødelagte Flyvemaskiner let kan give Anledning til Brand. Det var saaledes det, der bevirkede, at den ene af Verdens to største Flyvedækskrydsere, den amerikanske „Lexington“, gik tabt under Slaget i det australske Korallhav i Maj 1942, en flydende Flyveplads til 60 Millioner Dollars!

Hangarskibene er praktisk talt ubeskyttet, da de mangler enhver Form for Artilleri. De er derfor nødsaget til at være meget hurtige. Farten er snart sagt deres eneste Vaaben. Skønt Flyvedækskibene er saa store og tunge, kan de alligevel sejle fantastisk hurtigt. En Fart paa 30—35 Knob er ikke ualmindelig, og selv de langsomste kan sejle fra København til Helsingør paa en Time, og de hurtigste kan holde en Fart paa omkring 65 Kilometer i Timen. At der skal kolossale Mængder Brændstof til siger sig selv. Der medgår henvend 1500 Liter Olie — en Lastbilladning — hvert Minut i hvert Skib, og paa en Uge lige saa meget, som hele Storebæltsfærgefarten normalt bruger paa et Aar!

Da Hangarskibenes Forsvar indskrænker sig til Antiluftskytset, er det en Nødvendighed, at de altid følges af stærkere bevæbnede Enheder. Paa Grund af, at man skal have saa stor Plads i Skibet som muligt og for ikke at reducere Manøvreedygtigheden, er al Undervandsbeskyttelse saasom ekstra Plade og Panser udeladt. Kommer et Hangarskib derfor uden for beskyttende Skibes Rækkevidde, maa det sætte Liden til, at Farten kan holde det uden for Fjendens Skudvidde.

De største og mest moderne Hangarskibe er Basis for hele Luftflaader. Maskinerne tilhører vidt forskellige Typer: Torpedoplaner, Bombemaskiner, Observationsmaskiner, Jagere, ja vel nu ogsaa Vindmølleflyvemaskiner og Opskrueflyvere, der kan være særlig fordelagtige i Kampen mod Undervandsbaadene. Alene Flyverne og Flyvepladspersonellet kan beløbe sig til henimod 1000 Mand. Dertil kommer saa den egentlige Skibsbesætning, der omfatter mere end 1000 Mand, hvis det er et stort Hangarskib.

Hangarskibenes Held og Uheld i Krigens Løb har været præget af, at de paa en Gang har meget stor Offensivværdi og meget stor Svaghed. Et lignende Misforhold kendes ikke for andre Krigsskibstyper. Baade Mellemligstidens Tilhængere og Modstandere af denne Krigsskibstype har faaet Ret, idet saavel Fordele som Ulemper viste sig at være endnu mere udprægede, da man først fik Lejlighed til at gøre praktiske Erfaringer, end man havde ventet.

Under hele Krigen har det vist sig, at Luftherredømmet er en af de mest afgørende Faktorer i de store Slag. I Særdeleshed er det nu klart, at Herredømmet til Søs ikke er tilstrækkeligt, naar det gælder Operationer i Farvand, hvor Enhederne maa kæmpe uden tilstrækkelig Støtte fra Flyvevaabnets Side, medens Modstanderen behersker Luftrummet fuldstændigt ved at kunne operere fra nærliggende Flyvepladser paa Land. Dette var Tilfældet under



Kampene om Norge og Kreta, og det viste sig særligt, da Slagskibene „Prince of Wales“ og „Repulse“ blev sænket i det sydkinesiske Hav. Indtil dette Tidspunkt havde man regnet med, at det næsten var umuligt at sænke et moderne og kraftigt bepansret Slagskib som „Prince of Wales“ alene gennem Angreb fra Luften.

Under Kampen om Atlanterhavet har begge Parter stadig søgt at forbedre deres Vaaben. Som Modtræk mod de nye tyske hurtigtgaaende Undervandsbaade er Englænderne gaaet over til mindre Hangarskibe, om hvis Eksistens man første Gang fik noget at vide, da Marineminister Alexander meddelte, at eet af dem, „Avenger“, var blevet sænket under Landgangsaktioner i Afrika.

Blandt de mange forskellige Typer af Hjelpekrydsere, som i Virkeligheden blot er kraftigt armerede Handelsfartøjer, er nu ogsaa dukket en ny Type op: Hjelpe-Hangarfartøjet. Et Hangarfartøj er en kostbar Historie, som det tager lang Tid at bygge, medens det kun tager henved tre Maaneder at flytte Skorstenene paa en Handelsdamper til den ene Side og for-

syne Fartøjet med Landingsdæk og de øvrige nødvendige Installationer. Et saadant Hjelpehangarfartøj kan medtage 15 Flyvemaskiner og gøre stor Nytte i Patruljerings- og Konvojerings-tjenesten, hvorved de store Hangarfartøjer kan frigøres til de største og vigtigste Operationer.

Maaske er Hangarskibet Fremtidens Slagskib? Flyvemaskinerne er Hangarskibenes Kanoner og Luftbomberne disse Kanoners Projektiler. Dette giver et Billede af Hangarskibet som Slagskib. Medens de sværeste Kanoner kan række 30—40 Kilometer i det højeste, saa kan Hangarskibet med sine Flyvemaskiner bekæmpe en Modstander paa Afstande, der er 20—50 Gange saa store eller endog mere. Hangarskibet har store Ulemper. Det er let at faa Øje paa, ikke stærkt pansret og er forholdsvis let at ødelægge. Men det har ogsaa utvivlsomme Fordele. Den Dag, man formaar at overvinde dets Mangler, vil maaske være afgørende for Spørgsmaalet om Fremtidens Slagskib.

V. K. Sørensen.

## Polynesierinden

*Kom hvide Trader for fulde Sejl,  
endnu før Monsunen forsvinder.  
En Ankerplads paa Lagunens Spejl  
og Fred hos din Maiwa du finder.  
Hvor Sølvkilden risler og Liljerne gror,  
en Krans om din Hals jeg slynger.  
I Maaneskinsnætter Kærlighed bor.  
Aloha, min Løvsang jeg synger.*

*Kom hvide Trader, styr dristigt ind  
gennem Revet paa Rarotonga.  
Sejlene slaar i den svage Vind,  
rundt Kysten ved Kap Barbaroonga.  
Det funklende Sydkors gør lyst paa din Vej,  
naar Solen gaar ned i Hævet.  
I Pisanglundene jeg venter paa dig.  
Der ligger min Længsel begravet.*

*Kom hvide Trader og hør min Bøn,  
mens Tiden saa langsomt udrinde.  
Tænk paa Maiwa, som beder i Løn;  
dit Navn vil jeg ære og minde.  
Høvding du var og blandt Traderne stor,  
fra Marshall til Nukahiva.  
Din Søn er Prins af en kongelig Mo'r,  
for Maiwa var Dronning af Riva.*

Børup Sørensen.

## En meget smuk Chanty-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

Vikingens Ekspedition,

Gl. Mønt 39

København K.

Tlf. Central 9822 — Byen 8040

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

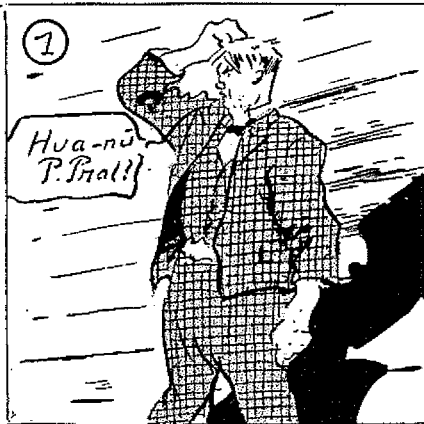
Husk at forny Deres Abonnement!

Oscar Knudsen.

# Peter Pual

COPYRIGHT "VIKINGEN" COPENHAGEN

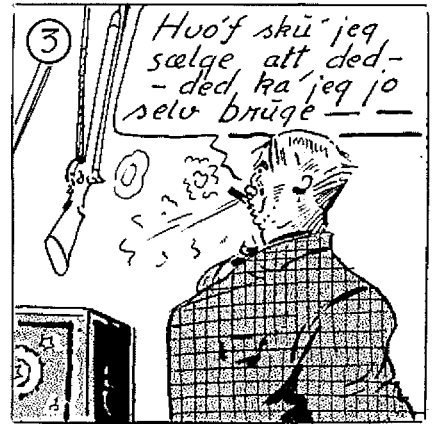
Fortalt af ham selv — tegnet af en der kender ham meget bedre



Saa stod jeg da her i Alaska — Nord for Polar-kredsen — og anede ikke mine levende Raad. I dette ode ugæstmilde Land var jeg havnet uden det for Polarforskere nødvendige Udstyr af Pelse, Vaaben etc. —etc. — o. s. v.



Men den brave Købmand kom mig her til Hjælp. Han var i Besiddelse af et Slags Udsalg, der forhandlede alt, hvad Guldgraver, Pelsjøgore, Indianere og andre Rødhuder kunde tænkes at faa Brug for i deres burke Tilværelse. Desværre havde han ingen Ekspedient for Tiden, men han gjorde mig et Forslag ...



... Et Forslag, der satte mig i Stand til i Lobet af kort Tid at komplettere mit noget mangelfulde arktiske Udstyr. Dejligte Pelse, Rifler og Konserver stillede han beredvilligt til min Disposition, den kære, gamle Handelsmand fra Hudson Bay Comp., U. S. A., British Nordamerica.



Disse Handelsmænd deroppe i Ensomheden savner jo i høj Grad menneskeligt Selskab. Jeg var derfor klar over, at jeg, naar jeg vilde forlade Stedet, maatte gøre det i al Ubemærkethed, ellers vilde den gode Handelsmand sikkert gøre alt for at holde mig tilbage ... Trangen til Selskabelighed bliver jo større, desto ensommere man er.



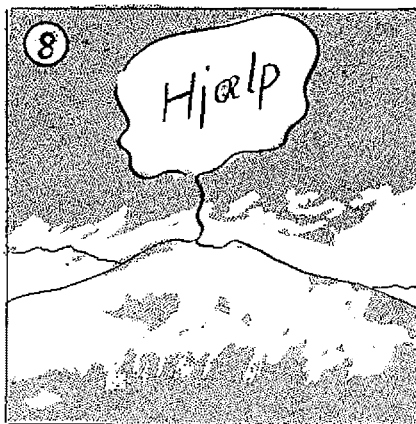
Saa forlod jeg da i en stille Stund den gæstfrie Købmandsgaard deroppe under Nordlysens Glans. Udrustet som en anden Peary eller Cook tøffede jeg af ud i Ødemarken. De næste to Maaneder vilde jo Intet Skib anløbe Havnen, altsaa heller ikke S/S „Perseus“, den søde gamle Særdindanse. Hvorfor saa ikke benytte Tiden til en Jagttudf — —!!



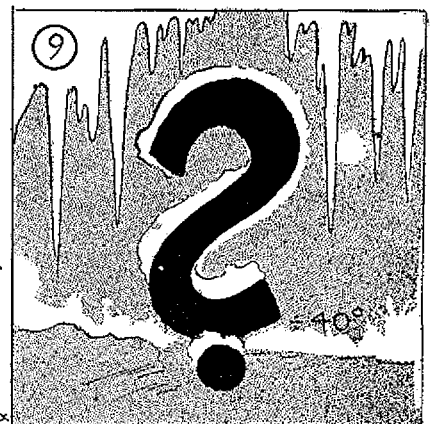
— — Tys, hvad var dog det, — langt borte hørte jeg Ulvene eller maaske en Hund hyle. Jeg rystede Istappene af Hovedet og lyttede ansændt!! Her paa de lovlose Vidder moaa man ustandseligt være paa sin Post — — — Jeg syntes, Lyden kom nærmere — — kunde det være — — Handelsmanden, der var sat — — — efter mig?



Hurtigt op paa en Højde med Bossen i Næven. — — — Ejendommeligt, det var, som om Lyden kom nedenfra — — — en ejendommelig Lydefleks. — — —



Pludselig forsvandt jeg med et halvkvalt Ud- raab. ....



— Dette af Istapper smykkede Spørgemaalstegn vil blive staaende som en arktisk Gaade, indtil næste Nummer af „Vikingen“ er Dem i Hænde. De kan ligesaa godt lade være at spekulere over Løsningen — for De kan ikke regne den ud alligevel. Men tag den med Ro. Jeg skal selv bringe Dem My- steriets Opløsning næste Gang.

**D**A Avery langt om længe kom om Bord i den erobrede Prise, der havde overgivet sig uden Sværdslag, og uden at et eneste Pistolskud var blevet løsnet, blev han højlig overrasket ved at se de Rigdomme, der her saa uventet og uden Kamp var faldet i hans og hans Fællers Hænder. Han havde ikke ventet at finde andet end almindelige Handelsvarer til en Værdi af nogle faa Tusind Pund Sterling, men da han ledsaget af de to Slup-Kaptajner, Heron

og Martin, tog et Skøn over det erobrede Mogulskibs Kahytter og disses Indhold, gnistrede hans Øjne af Begærlighed og i glad Forventning; thi selv om han og hans Folk ikke personlig havde bistaaet ved Erobringen af denne Prise, skulde Byttet naturligvis deles mellem alle de allierede Pirater.

Det erobrede Skibs Navn var „Kootab-u-Din“, og det tilhørte selve Stormogulen. Som Passagerer havde det et betydeligt Antal rige og fornemme Magnater, Embedsmænd og Hoffunktionærer, som udgjorde den tjenende Stab for den mægtige Stormogul Auragzeb's Datter, Prinsesse Fatma. Denne fornemme Dame var paa en Pilgrimsrejse til Mekka, og hvad hun og hendes Stab førte med sig af Juveler og andre Kostbarheder, kunde mindst vurderes til en Million Pund Sterling. Hertil kom ogsaa den værdifulde Offergave, som hun havde haft til Hensigt at nedlægge ved Muhameds hellige Kaaba.

Det røvede Bytte blev altsammen samlet sammen paa den erobrede Prises Dæk, hvor det blev grundigt undersøgt, vurderet og saa nogenlunde ligeligt fordelt mellem Piraterne, og de to følgende Dage var disse fuldt optagne med at transportere Rovet over i deres respektive Skibes Lasterum. Til Held for disse Ransmænd holdt Vejret sig fint, saa de ogsaa fik Lejlighed til at berøve Prisen for saa godt som hele dens Proviantbeholdning.

Efter saaledes at have tilvendt sig Rub og Stub af Værdi fra Stormogulens Skib, lod de dette sejle sin egen Sø uden tilstrækkelig Proviant til at

# Historiske Sørøvere

XIV.

Filibustere og Maroonere — Ved Oscar Jensen

(Fortsat)

## John Avery

Dage som store Børn, majede sig ud med de udplyndrede Magnaters og Hoffolks Klæder og pyntede sig med de røvede Juveler — ja, selv Prinsesse Fatmas kostbare og med ægte Perler baldyrede Dragter blev taget i Brug ved disse raa og smudsige Banditters karnevalsagtige Løjer.

Affæren skabte et vældigt Røre blandt de engelske Købmænd i Indien; og den Forsmædelse, der var overgaaet et Medlem af den mægtige Potentat Auragzeb's Hus, rejste overalt i Stormogulens Rige en fjendtlig Stemning mod England og beredte Det engelsk-ostindiske Handelskompagni store Vanskeligheder.

I England gav Efterretningen om Avery's dristige Kup og Rygterne om de enorme Rigdomme, han havde røvet, Stof til de mest fantastiske Forestillinger — Forestillinger, der paa det kraftigste blev understøttet

af uvederhæftige og sensationshungrende Skribenter og litterære Hajer, der paa Gader og i Knejper falbød deres opdigtede Viden fra det fjerne Østen i Pjecer til en Penny Stykket. Og blandt den jævne Befolkning blev det snart den almindelige Mening, at John Avery, foruden den Million-Formue, han havde røvet, ogsaa havde bemægtiget sig Stormogulens Datter, Prinsesse Fatma, som han havde taget til sig som sin Hustru; og at flere af hans Pirat-Kammerater ogsaa havde erhvervet sig Koner blandt Prinsessens kvindelige Ledsagere. Og Pjecerne fortalte videre, at den rygsløse Eventyrer med sin Bande havde slaet sig



Det røvede Bytte blev altsammen samlet sammen paa den erobrede Prises Dæk.



*Piraterne majede sig ud med de udplyndrede Magnaters og Hoffolks Klæder og Juveler.*

ned paa Madagascar, som han fuldstændig havde underlagt sig, og hvor han levede lykkeligt med sin indiske Prinsesse, med hvem han allerede havde avlet en Arving til Tronen i det Rige, han havde grundlagt, og som han enevældigt herskede over. Han skulde endvidere have bygget stærke Forter flere Steder paa den store Ø og have erhvervet sig en mægtig Krigsflaade; og det forlød endogsaa, at hans Indflydelse som Potentat begyndte at være til saa stor Gene for Englands Interesser i Indien, og for Det engelsk-ostindiske Handelskompagni, at man i Hjemlandet omgikkes med Planer om at udsende en større Ekspedition til Nedkæmpelse af hans voksende Magt.

Alt dette var naturligvis fri Fantasi. De virkelig Forhold var, at de tre Pirat-Kaptajner efter at have forladt den udplyndrede „Kotab-u-Din“ ganske rigtig blev enige om at sejle til Madagascar, men absolut ikke for at underkaste sig denne Ø eller for at slaa sig ned paa den for Resten af deres Levedage. Derimod foreslog Avery, at de dér skulde bringe deres røvede Bytte i Sikkerhed, mens de i Forening fortsatte deres Virksomhed under det sorte Flag; og som han forklarede dem, kendte han dér et glimrende Skjulested i en snæver, men dyb og skovbekranset Vig Nord for Point Miramir, hvor de uset baade fra Land- og Søsiden kunde ligge med deres Skibe, mens de nedgravede deres Plyndringsgoods. Set fra et almindeligt Sørøver-Standpunkt var der naturligvis god Mening i dette Forslag, og det vandt ogsaa straks de to Slup-

Kaptajners Bifald. — Den følgende Nat var Vejret lyget og til Tider temmelig usigtbart. Avery og Harris stod paa „The Duke“s Halvdæk og drøftede den øjeblikkelige Situation, mens de gennem Mørket anstrengte sig for at holde Øje med de to Slupper, som fulgte i „The Duke“s Kølvand.

„Det vilde være en kedelig Historie, dersom vi misede disse to smaa Fartøjer,“ bemærkede Avery omsider, og en Antydning af et listigt Smil krusede hans Læber. „De har jo da betydelige Værdier om Bord. Alene Prinsessens Rober, som Kaptajn Heron var saa begejstret for, og som han ogsaa fik, er en Formue værd. Det vilde vel være nok saa sikkert, om vi fik alt Byttet her om Bord for Tilfældet af, at vi alle tre skulde komme bort fra hverandre, og der skulde tilstøde vore to smaa Allierede et eller andet Uheld.“

Harris var straks indforstaaet hermed, og han foresog, at de, saa snart Vejret tillod det, skulde invitere Kaptajn Heron og Kaptajn Martin om Bord i „The Duke“ og forsøge at overtale dem til at gaa ind paa denne Sikkerhedsforanstaltning.

Som sagt saa gjort. Da Vejret den følgende Dag bedredes, ankom Kaptajnerne Heron og Martin til en Palaver i „The Duke“s Kahyt, ved hvilken Lejlighed Avery til Trods for sin egen Afholdenhed ikke sparede paa Rommen og heller ikke paa sine Overtalelses-evner. Og Snakken endte med, at de to Slup-Kaptajner indvilligede i at sende deres respektive Andele i det erobrede Bytte om Bord i „The Duke“, som de jo maatte indrømme var langt større og bedre armeret end deres egne smaa Fartøjer, og hvor det derfor var mere sikkert end hos dem selv, dersom Storm eller andre uforudsete Tildragelser skulde bringe Skibene bort fra hverandre, og de derefter enkeltvis maaske faldt i med et eller andet større Krigsskib. For at gøre Sagen saa tillidsvækkende som muligt lod Avery dem forstaa, at han vilde lade sin Tømmermand lave en stor, solid Kiste, som kunde rumme alt Byttet, og hvortil der skulde være tre forskellige Laase. Han selv skulde saa kun have Nøglen til den ene Laas — hans to Kolleger hver sin Nøgle til de to andre, saa Kisten kun kunde aabnes af dem alle tre i Forening. Og skulde det ske, at de kom bort fra hverandre, blev det slutteligt aftalt, at de hver for sig skulde søge ind i Vigen ved Point Miramir paa Madagascar, som skulde være deres fælles Mødested. Sammenkomsten endte i bedste Forstaaelse, og allerede samme Eftermiddag var alt det røvede Bytte fra Stormogulens Skib bragt i sikker Forvaring om Bord i „The Duke“.

De to følgende Dage fulgtes de tre Skibe troligt ad for en jævn støttig Brise. Men i disse to Dage viste Avery sig mere venlig og forekommende over for sit Mandskab, end det hidtil havde været Tilfældet. Til Trods for sin egen Maadeholdenhed og Afsky for berusende Drikke lindede han Tappen i Romtønden, og ikke alene i Folkelukafet dampede Groggen lifligt, men ogsaa i hans egen Kahyt, hvor han jævnligt under et eller andet Paaskud kaldte nogle af sine Folk ned for at sondere Stemningen iblandt dem. Og mens der ogsaa her trakteredes med dampende Grog, drejede Avery ligesom tilfældig Samtalen hen paa det enorme Bytte, som de havde taget fra „Kotab-u-Din“, og som de nu altsammen havde under deres egne Luger; og han forklarede dem, at naar alt dette blev fordelt mel-

lem dem og Besætningerne paa de to Slupper, vilde hver Mand tilkomme saa meget, men dersom det blev delt mellem Mandskabet paa „The Duke“ alene, vilde hver Mands Andel blive mere end dobbelt saa stor.

Nogle af Folkene, hvis Opfattelsesevne antagelig var sløvet af den varme og stærke Grog, stirrede idiotisk paa hverandre. Enkelte betragtede Avery med Øjne, der udtrykte en Blanding af Tvivl og Mistro, men ingen af dem gav nogen Mening til Kende, før den gamle, hvidhaarede Sørøver Tompsett — Morgans Fælle fra Affæren i Panama — pludselig slog sin knyttede Næve haardt i Kahytbordet og med en Ed foreslog, at de hurtigst muligt skulde se at slippe af med de to Slupper, saa de kunde dele hele Rovet mellem dem selv alene.

Avery syntes et Øjeblik overrasket, og han stillede sig straks afvisende over for den gamle Sørøvers Forslag. Kun Harris, som ogsaa var til Stede i Kahytten, vidste, at denne afvisende Holdning var Komediespil, og at hele denne Forestilling netop var sat i Scene for at faa Folkene til at billige Avery's egen Idé, som han saa snedigt havde faaet Tompsett til at fremføre. Men jo mere afvisende Avery stillede sig, jo mere ivrig blev den gamle Sørøver, og hans Iver smittede de før saa sløve og mistroiske Kammerater, saa det snart gik op for dem, hvad det hele drejede sig om; og de sluttede pludselig saa ihærdigt op om hans Forslag, at Avery — om end tilsyneladende kun med stor Ulyst og meget modstræbende — omsider lod sig overtale til at gaa med til at snyde de to Sluppers Besætninger for deres Andel i det røvede Bytte. Og den tredje Dags Morgen, da de to Slup-Kaptajner kom paa Dækket og havde faaet Søvnens gnedet af Øjnene, kunde de i hele den Rundkreds af Hav, hvori de selv var Midtpunktet, ikke øjne saa meget som den mindste Trævl af Sejldug, der kunde fortælle dem, hvor „The Duke“ var. I den Tro, at deres store Allierede var sakket agterud i Nattens Løb, drejede de deres Fartøjer under og ventede, men eftersom Timerne gik, og Dagen skred mod Hæld, uden at de fik noget Sejl i Sigte, gik det efterhaanden op for dem, at Avery havde spillet dem en utilgivelig lumpen Streg, og de svor en grusom Hævn.

Imidlertid havde Avery forlængst sat sit eget Mandskab ind i Forholdene, som de havde udviklet sig og havde forbedret deres Udsigter for Fremtiden; og alle Mand var enige med ham i, at de med de Rigdomme, de nu var i Besiddelse af, vilde have tilstrækkeligt til at leve en sorgløs og økonomisk uafhængig Tilværelse Resten af deres Dage paa et eller andet Sted, hvor ingen kendte dem. Saaledes tegnede Mulighederne sig for dem i den mest straalende Belysning — i hvert Fald i deres øjeblikkelige Begejstring, endskønt de fleste af dem i deres Inderste vel næppe var i Tvivl om, at Knepper og Kroer jo nok vilde komme til at spille en hemmende Rolle for et saadant tænkt Vellevned.

Det blev besluttet, at de skulde sejle til Amerika, og at de efterhaanden to og to skulde forlade Skibet forskellige Steder paa Nordamerikas Østkyst, saa de hver for sig kunde komme bort, uden at de udsatte sig for at vække Mistanke og blive antastet som Sørøvere. Først anløb de Øen New Providence i Bahama-Gruppen, hvor der paa den Tid kun levede nogle faa

hvide Mennesker. Her blev de enige om at sælge Skibet for ikke at vække Opmærksomhed med det i New England, som var deres endelige Maal, og hvor „The Duke“ muligvis vilde blive genkendt af en eller anden Sømand.

Det lykkedes dem ogsaa inden længe at finde en Køber, for hvem Avery foregav, at Skibet oprindeligt havde været sendt ud paa Kapertogt, men da dette kun havde medført Tab, havde Ejeren givet ham Instruktioner om at sælge det. Og da han med denne Løgn havde faaet „The Duke“ afsat, købte han en lille Slup, med hvilken han og hans Fæller sejlede over til Fastlandet med deres Tyvekoster, hvoraf Avery under den forlængst foretagne Deling naturligvis havde forbeholdt sig Broderparten.

Boston var den første Havn, de anløb paa Fastlandet, og her gik straks en Del af Piraterne i Land og forsvandt for steds i det Ubekendte. Her troede Avery, at han med Lethed kunde afsætte nogle af de mest værdifulde Ædelstene og Smykker, som han var i Besiddelse af. Men Boston var paa den Tid kun en lille Flække uden nogen Art af Luksus, og hvor man kun interesserede sig for Handel med almindelige Varer; og da Avery snart indsaa, at han maatte gaa yderst forsigtigt frem for ikke at blive mistænkt for at have stjaalet Juvelerne, opgav han efter et enkelt mislykket Forsøg at faa dem solgt her. Han foreslog derfor den Rest af sit Mandskab, som han endnu havde tilbage — 20 Mand — at de sammen med ham skulde fortsætte over til Irland, hvor de efter hans Mening lettere kunde skilles og bringe sig selv



Sørøver-Kaptajnen George Lowther.

i Sikkerhed, dersom nogen skulde fatte Mistanke til dem. Dette Forslag fandt straks Genklang hos hans Fæller, og de sejlede saa til Belfast i Irland, hvor de solgte Sluppen, og her skiltes deres Veje.

Avery flakkede nu en Tid frem og tilbage mellem Belfast, Cork og Dublin, men i ingen af disse Byer kunde han finde Lejlighed til at sælge sine ulovligt erhvervede Juveler — Diamanter, Rubiner og Perler i Massevis og af en sjælden Størrelse og Glans. Han turde simpelt hen ikke falbyde dem; thi det var efterhaanden gaaet op for ham, at Synet af saa enorme Rigdomme i en almindelig Sømands Besiddelse uvilkaarligt maatte lede Tanken hen paa Søroveri. Den Andel i rede Penge, han for sin Part havde erhvervet ved Salget af „The Duke“ og Sluppen, var der gaaet stærkt Svind i, og han sad nu Aften efter Aften i sit fattige Logi, hvor han ved Lyset fra en Tællepraas og i en eventyrlig Straaleglans fra alle de Ædelstene, som han jævnlig maatte have frem og tage i Øjesynn, endskønt de skræmmede ham. Trods al denne Rigdom begyndte han at faa Næringsssorger, og Fremtiden tegnede sig alt andet end lys for ham. Omsider blev denne Tilværelse da ogsaa uudholdelig for ham, og i Haab om andre Steder at finde bedre Muligheder til at faa sine Skatte gjort i rede Penge rejste han over til England. Her fandt han et billigt Logi i Bideford — en lille Landsby i Devonshire, hvor han under et paataget Navn udgav sig for at være en fattig Skibskaptajn, der i disse landlige og fredelige Omgivelser søgte Rekreation efter en svær og langvarig Sygdom. Faktisk var Avery ved den Tid en syg Mand. Den stadige Angst for Opdagelse og vel ogsaa en mangelfuld Ernæring havde efterhaanden undergravet hans Helbred.

Fra Bideford kom Avery gennem en gammel Ven i Forbindelse med to Købmænd i Bristol — et Par Kvækere, som drev Handel med ædle Stene og stod i Forretningsforbindelse med Diamanthatlere i Amsterdam. Disse Bristol-Købmænd blev af Vennen betegnet som agtværdige Borgere, der nød almindelig Anseelse i Handelsverdenen, og om hvis Diskretion i Forretningsanliggender der ikke kunde herske mindste Tvivl. Og da de aflagde Avery et Besøg i hans Logi i Bideford, forklarede han dem uden Omsvøb sin øjeblikkelige Pengeforlegenhed og viste dem alle sine Skatte. Efter nogen Tids Parlamenteren, hvorunder begge Parter flittigt bedyrede deres Hæderlighed, fik de to Kvækere hele Herligheden overladt i Kommission, og Avery fik som Forskud nogle faa Pund Sterling til Afholdelse af sine foreløbige Fornødenheder til Livets Ophold.

I Spænding afventede Avery Sagens Afgørelse, men Uge gik efter Uge, uden at han hørte det ringeste fra de to hæderlige Bristol-Købmænd, og hans Penge var igen ved at slippe op. Drevet af Uro og bange Anelser skrev han saa til dem og bad dem om at fremskynde Sagen og om foreløbig at sende ham nogle flere Penge. Efter en Del gentagne Anmodninger i samme Retning fik han endelig en mindre Sum tilsendt — dog næppe tilstrækkelig til at betale, hvad han var sin Logivært skyldig — og de to Kvækere meddelte ham samtidig, at det var forbundet med store Vanskeligheder at faa Juvelerne afsat til en rimelig Pris, og før dette var sket, kunde han ikke vente

at faa flere Penge. — Omsider gik Savn og Ængstelse i Forbindelse med dette evindelige Tiggeri Avery saa stærkt paa Nerverne, at han opgav at vente længere. Han maatte nu hurtigst muligt have en Afgørelse, og han rejste derfor selv til Bristol, hvor han opsøgte de to Kvækere og forlangte sine Juveler tilbageleveret eller disses fulde Værdi i rede Penge minus en rimelig Provision. De to Kvækere vilde imidlertid ikke gaa ind paa nogen af Delene, og da Diskussionen om disse Spørgsmaal efterhaanden blev temmelig livlig og høj-røstet, og Avery tilsidst truede dem med Anmeldelse for Bedrageri, svarede de ham, at de længe havde haft ham mistænkt for at være en gemen Sørover og identisk med den Kaptajn Avery, som tillige med den allerede hængte Kaptajn Kidd havde været undtaget i den Proklamation, der var udsendt om kgl. Benaadning for alle Sørovere, der selv meldte sig inden for en bestemt Frist. Kort og godt viste disse to respektable og hæderlige Bristol-Købmænd sig at være lige saa glubende Pirater paa Landjorden, som Avery havde været til Søs, og at de fuldstændig havde ham i deres Magt.

Som tidligere sagt havde det allerede længe staaet slet til med Avery's Helbred, og den seneste Tids Modgang havde ikke gjort det bedre. Hans Humør var ogsaa langt nede. Frygten for at disse Bristol-Købmænd paa en eller anden underfundig Maade skulde faa Myndighederne pudset paa ham, uden at de selv blev indblandet i Sagen, og uden at Juvelernes Eksistens kom for Dagen, skræmmede ham til sidst i den Grad, at han en skønne Dag over Hals og Hoved rejste tilbage til Irland, hvor han ogsaa haabede at finde nogle gamle Skibskammerater, som vilde hjælpe ham i hans øjeblikkelige Nød. Dette Haab gik dog ikke i Opfyldelse, og han maatte inden længe gribe til Tiggerstaven.

Efter at han i nogle Uger saaledes havde betlet sig gennem Tilværelsen, skrev han igen til de to Bristol-Købmænd. Han overgav sig nu ynkeligt til deres Naade og Barmhjertighed og bad dem saa mindelig om at sende ham endnu et lille Pengebeløb til foreløbig at holde Sulten fra Døren. Men der gik Maaneder, uden at han fik noget Svar, og i sin yderste Nød besluttede han saa at vende tilbage til England for endnu en Gang at trygle om Barmhjertighed hos disse Mænd, der saa skaanselsløst havde bedraget ham. Og skønt aandelig og legemlig nedbrudt tog han Hyre som Matros med et Handelsskib og arbejdede sig paa den Maade tilbage til England. Han kom i Land i Plymouth, og herfra slæbte han sig nøjsommeligt paa sine Ben til sit gamle Logi i Bideford. Ved Ankomsten hertil blev han for Alvor syg og maatte gaa til Sengs, og skønt han kæmpede desperat mod Sygdommen, var han i Løbet af fire Dage en død Mand.

Som det klart fremgaar var John Avery hverken nogen grusom, nogen særlig foretagsom eller dristig Sørover. I den Tid, han ukendt i England og Irland skjulte sig under falsk Navn og levede i den yderste Elendighed, var han af samtidige Skribenter over for Offentligheden skildret som en Helt — en ualmindelig heldig Pirat, der havde drevet det til at blive enevældig Hersker over den store Ø Madagascar. Hertil kunde det siges, som det ogsaa senere blev sagt: „Udstyret med en Krone manglede han en Shilling“. Fakta er, at mens Avery blev paaduttet enorme Rigdomme i sin

Egenskab af Potentat paa Madagascar, sultede han i England. Hans Efterlændskaber kunde ikke dække Udgifterne til en tarvelig Ligkiste. Og denne Sørover, som i den store Offentligheds Bevidsthed var Millioner værd, blev begravet i Fattigjord.

For nu at vende tilbage til de to Slupper og deres bedragne Besætninger, havde disse, da Sagens Sammenhæng var gaaet op for dem, straks sat Kurs mod Madagascar i det lønlige Haab før eller senere at træffe Avery der og faa Regnskabet gjort op med ham. Men ved deres Ankomst til Øen blev de — takket være deres Skydevaaben, som de Indfødte ikke havde Kendskab til, saa venligt modtaget af forskellige af Øens Høvdinge, at de besluttede at slaa sig ned her for godt. De hjalp Høvdingene under disses indbyrdes Fejder, og de Fanger, de ved saadanne Lejligheder kom i Besiddelse af, gjorde de til Slaver og lod dem opdyrke Jorden for sig. Blandt de kvindelige Fanger udvalgte de sig som Samleversker dem, hvis Udseende særligt tiltalte dem, og de nøjedes ikke med een Kone hver, men hengav sig til Polygami. Efter Omstændighederne levede disse Pirater faktisk som smaa Sultaner. De var vel ansete hos de Høvdinge, som de bistod i Krig, men hadede af deres Slaver, som de behandlede saa grusomt, at disse i al Hemmelighed rottede sig sammen og besluttede at myrde deres hvide Herrer. Komplottet blev imidlertid forraadt af en Negerkvinde, som udpegede Ophavsmændene, og disse blev omgaaende stillet op som Skiver for de Hvides Skydevaaben.

Efterhaanden opstod der Uenighed blandt disse Pirater. De isolerede sig fra hverandre og dannede rivaliserende Klaner. Det kom til forbitrede Stridigheder imellem dem — Stridigheder om Anseelse, Mægt og naturligvis om Kvinder, og det blev til Krig paa Liv og Død, saa det med Tiden tyndede ud i deres Antal. Da Kaptajn Woodes Rogers 30 Aar efter disse Begivenheders Begyndelse paa en Ekspedition efter Sørovere anløb Madagascar, fandt han Resten af de to Sluppers Besætninger, som ved den Tid var svundet ind til 11 Mand. Men disse 11 Mand havde til Gengæld 40 Koner og et Utal af halvblods Efterkommere.

Det syttende Aarhundrede talte en Uendelighed af mere eller mindre navnkundige Buccanerer, Filibustere og Maroonere, hvoraf de mest fremtrædende allerede er omtalt i de foregaaende Artikler. Dog er der ogsaa



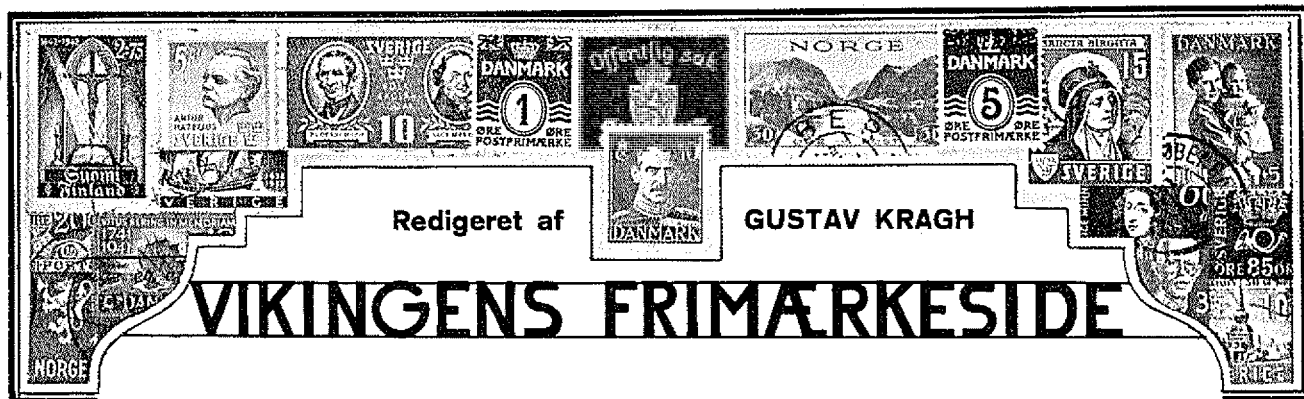
*Sørover-Kaptajnen Edward England.*

et Par af de mindre navnkundige Filibustere fra samme Periode, som i Korthed bør nævnes i Forbindelse med Beretningen om John Avery, fordi der mellem ham og disse er forskellige Lighedspunkter. Og inden der her fortsættes med en Beskrivelse af de efterfølgende Tiders historiske Sørovere, skal Læserne som Slut paa dette Portræt-Galleri af Havenes Gangstere fra det syttende Aarhundrede ogsaa præsenteres for de to antydede, men mindre bekendte, engelske Sørover-Kaptajner George Lowther og Edward England.

George Lowther's Start som Sørover var nøjagtig ligesom John Avery's. Han afsluttede sit hæderlige Sømandsliv som Styrmand med en Guineafarer. Under et Ophold i Sierra Leone rottede han sig sammen med en Del af sit underordnede Mandskab, bemægtigede sig Skibet og gik med dette paa Søroveri ved Nordamerikas Østkyst. Her opererede han en kort Tid med Held og fik efterhaanden samlet flere Skibe under sin Kommando. Men en skønne Dag svigtede Heldet ham. Hans Flaade blev jaget af Krigsfartøjer og spredt for alle Vinde. Hans eget Skib blev skudt i Brand af en overmægtig Modstander, og da han indsaa, at Spillet var ude, og at han havde tabt, skød han sig selv for ikke at blive hængt.

Edward England var oprindelig en skikkelig Kofardi-Sømand. Paa en Rejse over Atlanten blev Skibet, som han var forhyret med, opbragt af en Sørover; og for ikke at dele Skæbne med sine fangne Kammerater, som efter Opfordring nægtede at gøre fælles Sag med disse Fribyttere, forsvor han sig til Kaptajnen paa Søroverskibet og blev optaget blandt dets Besætning som gemen Pirat. Som saadan forstod han at gaa sin nye Herre og Mester under Øjnene, saa han hurtigt steg i Graderne, og han blev snart Kaptajn paa sit eget Søroverskib. Men herefter ser det ud, som om den skikkelige Sømand kom op i ham igen. Ligesom Avery var han hverken grusom eller særlig dristig, og hans Folk beklagede sig over den Blødagtighed, han til enhver Tid udviste over for sine Fanger. Og dette i Forbindelse med anden Utilfredshed med hans Førerskab endte tilsidst med, at han blev maroonet af sit eget Mandskab — landsat paa en øde og ubeboet Ø blandt de vestindiske Antiller, hvor han tilfældig blev fundet — men som Lig. Ligesom Avery var han død af Sult.

*Husk at forny Deres Abonnement*



# VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

## Uøgte Varianter.

I vort sidste nye Frimærke, D.D.L.'s Jubilæumsmærke, 20 Øre, rød, findes ikke saa faa „Varianter“, der præsenterer sig som smaa hvide Streger, Prikker o. l. Disse Fejl skyldes dog kun smaa Trevler og Partikler af Papir, der under Trykningen er kommet til

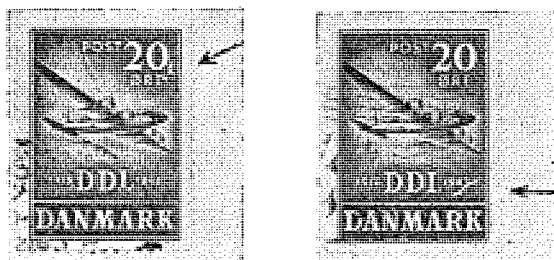


Fig. 1—2.

at ligge mellem Papiret og Trykcyklindrene, og kan derfor ikke regnes for virkelige Varianter, endsiges Sjældenheder. Fig. 1—2 viser Eksempler paa saadanne Mærker. Det er muligt, at Prisen for disse „Varianter“ bliver jobbet i Vejret, men de er absolut ikke mere værd end de normale Mærker af Typen.

## Karaveludgaven i Staalstik.

(Fortsat)

Provisorierne fra 1934, 4 Øre paa 25 Øre, blaa og 10 Øre paa 30 Øre, orange, findes kun i Type I. Postfærgemærkerne findes derimod i alle tre Typer.

Katalogiseringen vil jeg foreslaa saaledes:

1933. Type 0 .....	15 Øre, rød
„ „ I .....	20 „ graa
„ „ I .....	25 „ blaa
„ „ I .....	30 „ orange
„ „ I .....	35 „ violet
„ „ I .....	40 „ grøn
1934. „ I .....	25 „ brun
„ „ I .....	30 „ blaa
1937. „ II .....	15 „ rød
Variant .....	15 „ rød, med Hage
1939. Type II .....	20 „ graa
„ „ II .....	25 „ brun
„ „ II .....	30 „ blaa

1939. Type II .....	35 Øre, violet
„ „ II .....	40 „ grøn
1940. „ II .....	15 „ grøn
Variant .....	15 „ grøn, med Hage
1940. Type II .....	20 „ rød
„ „ II .....	30 „ orange
„ „ II .....	40 „ blaa

### Provisorier:

1934. Type I .....	4/25 Øre, blaa
„ „ I .....	10/30 „ orange
1940. „ I .....	15/40 „ grøn
„ „ II .....	15/40 „ grøn
„ „ II .....	20/15 „ rød
„ „ II .....	40/30 „ blaa

### Postfærgemærker:

1936. Type 0 .....	15 Øre, rød
„ „ I .....	30 „ blaa
„ „ I .....	40 „ grøn
1939. „ II .....	15 „ rød
Variant .....	15 „ rød, med Hage
1939. Type II .....	30 „ blaa
„ „ II .....	40 „ grøn
1942. „ II .....	30 „ orange
„ „ II .....	40 „ blaa

NB. Grosserer Georges Madelung har i *Frimærke Nyt* Nr. 11, 1943, meddelt, at han har konstateret en Type, som overhovedet ingen Perler har i Kronens Bøjler. Denne Type findes i 25 Øre, brun, og antagelig ogsaa i 25 Øre, blaa. Det ser saaledes ud til, at man stadig kan finde noget nyt i Bundterne med Staalstikmærker.

G. 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 udleveres fra Kontoret

**Niels Hemmingsensgade 24**



# KAPTAIN TAYLORS

## sidste Rejse

**H**VILKEN gammel Søfarer kender ikke „The chain locker“ (Kædekassen) og dens lige overfor liggende Tvillingebroder „The crosstrees“ (Bramsalingen) i Cardiff. Som det sig hør og

bør ifølge Navnene, er den første en dyb Kælder, den anden en høj Stue. Her i disse to blandt Søfarende verdensberømte Krostuer tørner Folk fra Alverdens Egne sammen, Skibsførere og Skibsofficerer, Folk, hvis Ansigter er brunede i Tropernes Sol, barket af Nordatlantens og de sydlige Oceaners vilde Storme. Og mellem disse Folk med de skarpe og hvasse Blikke, Folk, hvis Liv er hærdet i Livets og Naturens haarde Kampe, gaar Snakken livligt, der spindes Ender, ofte saa utrolige, at en Landkrabbe vilde ryste smilende paa Hovedet og mumle noget om Sømandsløgne. Men Sømanden, der har prøvet Livets ramme Alvor, ved, at det ikke er Opspind eller Praleri altsammen. Dette internationale Selskab, der er hjemmevant paa de syv Have og har pløjet dem fra Beringshavet til den sydlige Isbarre, fra det fjerne Østen til Antipoderne, føler sig hjemme her i „Bramsalingen“ og „Kædekassen“, vel mest i den sidste. Og kommer de til en af Pladserne i Bristolkanalen: „Newport“, „Barry“, „Penarth“ og hvad de nu alle hedder, og de har Tid og Lejlighed, tager de et Trip til Cardiff for om muligt at løbe paa en eller anden gammel Kending og for at se Cardiff. For det er en dejlig By, en af de bedste Havnestæder i Storbritannien. Spørg blot en Sydlænder, hvilken engelsk By han synes bedst om, og han vil svare paa sit pudsige Dago-Engelske: „*Loondoon no good a daal, Leveribool sonnevebits of a plæese*“ — og med et stort, bredt Smil tilføje: „*Gardiffe is mig home, you savvy Gardiffe.*“ — — —

Vi stod ved Baren i „Kædekassen“, tre Skandinaver og en Enkelskmand, og talte sammen, da vi blev afbrudt ved, at en Mand lagde Haanden paa Englænderens Skulder med Udraabet: „Hallo, Gifford, tænkte nok, jeg kunde træffe dig her, fik at vide hos Mægleren, at du var i Havnen. Hvorledes har du det, gamle Ven?“

Den Tiltalte vendte sig og stirrede et Øjeblik paa den anden, saa stak han Haanden ud med et Genkendelsens Smil:

„Well, Henderson, det var en Overraskelse. Det er ellers længe siden. Naar var sidst?“

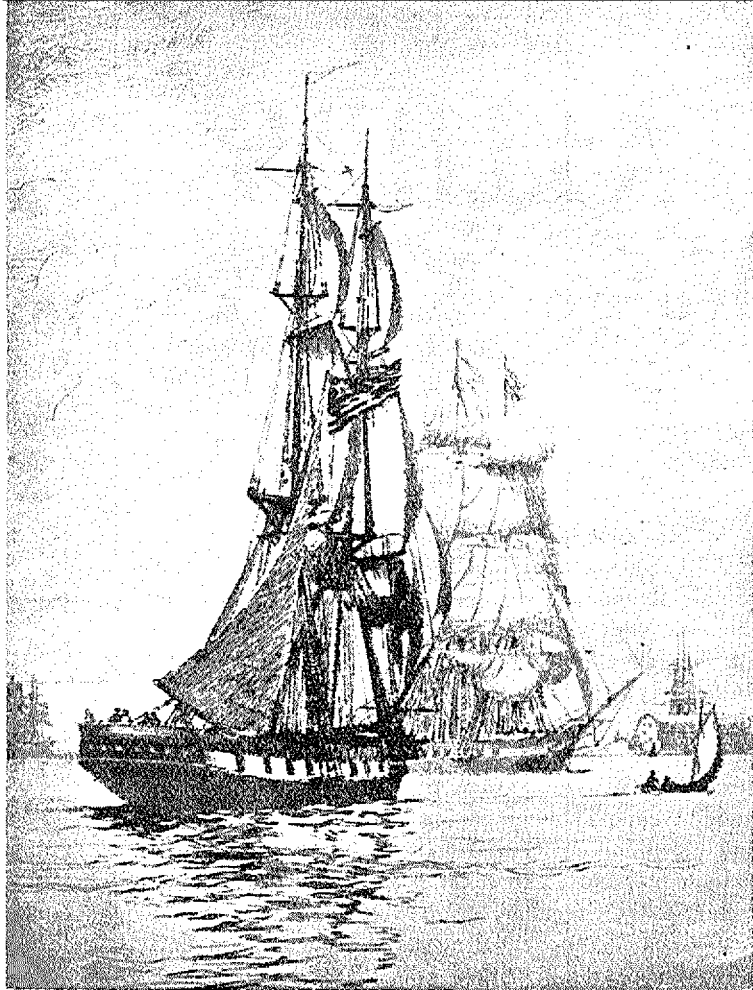
„Paa Afstand, Gifford. I en Konvoj udfor Gibraltar. De knaldede en lam And ned lige agten for mig. Vi andre slap væk. Jeg havde „Ballymore“ dengang. Et Par Aar senere mistede jeg hende heroppe i Bristol-

kanalen. Forbandet Historie, jeg fik mit Certificat suspenderet for et Par Aar paa Grund af det Eventyr. Men lad os faa en Genstand, medens jeg fortæller om mine Genvordigheder.“

Vi blev præsenteret for hverandre, slog os ned ved et Bord, og norske Hilda bragte os Black & White. Kaptajn Henderson, der var en typisk, skotsk Sømandsskikkelse, godt seks Fod høj, bred og svær, med Granitkæber og et Hoved som en Totempæl, tog sig en Slurk og begyndte:

„Det blev sig altsammen af Hastværk. Jeg skulde spille Helt, sætte Rekord. Jeg kom med en Ladning Hvede fra Staterne, skulde til Barry Docks. Det var brand-ravende Tykning, og jeg troede, jeg havde Hartland Point for om Styrbord, men det var Sydspidsen af Lundy Island i Stedet. Hun løb for full speed og et Par ekstra Omgange, og da vi tørnede, troede jeg, vi var paa Vej op til Himmerige, hun løb saa højt op i Stenene, at Forskibet kom ud af Vandet. Hun blev hængende paa Grunden, — og det blev Bunden ogsaa, da Bjærgningsdamperen nogle Dage efter forsøgte at hale hende af igen. Det var en Lærestreg, jeg er færdig med at spille „hard case“. Jeg holder mig til de internationale Søvejsregler og sparer paa Energien, det er det eneste, jeg kan spare paa.

De tog altsaa Papirerne fra mig, jeg skulde leve, og jeg forsøgte at faa et Job i Land. Jeg kunde ligesaa godt have forsøgt at blive Shah af Persien. Naar Folk i Land har sat sig i en Stol, er de klistret fast til den, indtil deres Hænder ryster, saa de ikke kan aabne deres Lønningskonvolutter. Jeg maatte til Søs igen. Saa fik jeg langt om længe en Chance som Styrmand i „Xantippe“, en gammel 6000 Tønner, der hørte hjemme i Swansea. Aldrig har et Navn passet bedre til et Skib. Det tilhørte tre gamle Pebermø-Søstre, og de havde en afdanket Urtekræmmer og en Manufakturhandler som korresponderende Redere. Naar de havde været til Bønnemøde, holdt de Sammenkomst bagefter og drøftede Rederivirksomheden, og hvad de bryggede sammen der, telegraferede de saa til Skipperen bagefter. Han hed Taylor og var en skikkelig, gammel Gubbe, men han havde to andre Kvindfolk, der ogsaa sendte ham gode Raad. Det var ikke gamle Jomfruer, og hvad de sendte ham var ikke, hvad han skulde foretage sig med Hensyn til Sejladsen, men hvad de mente, at pæne, ældre Herrer skulde forære deres smaa Veninder. Og da den ene boede i London og den anden i Wales, gik den Gamle i en evig Angst for, at de skulde aflægge ham en Visit samtidig, naar han laa i en af



Armeret Brig ca. 1820.

*I Amerika var denne Type den mest almindelige: Det var Fartøjer paa en 200 Tons, armeret for at kunne holde Sørovere fra Livet i Østen, hvor den blev meget brugt, handig som den var. Især i Handelen paa Kanton var den den mest brugte Type Fartøj, der viste Flaget derude.*

Hjemlandets Havne. Den eneste Aktie, de to Kvindfolk havde i Skibet, var Kaptajn Taylor, og han prøvede at tilfredsstille dem saa godt han kunde, men de pinte ham, og en Morgenstund, da han fortalte mig om sine Genvordigheder, blev jeg saa forskrækket, at jeg skrev til en lille Veninde, jeg havde i Liverpool, at jeg var død.

Vi var paa Rejse til Buenos Ayres, og jeg kunde se paa den Gamle, at han blev mere og mere nedtrykt for hver Dag, der gik. En Morgen kom han op paa Broen til mig og begyndte at beklage sig over alle sine Sorger:

„Hvis jeg ikke havde Dem at stole paa, Mr. Henderson, rendte jeg Skuden isenk for at faa det hele overstaaet,“ sagde han tilsidst, og jeg var klar over, at det var ved at rable for ham. Og til Tider kunde han se paa mig, som om han ikke kendte mig, gaa frem og tilbage paa Broen uden at se til den Side, jeg var, talende og mumlende for sig selv, for saa atter at forsvinde ned i Kahytten. Og det var lige-saa galt, naar en af de andre Styrmand havde Vagten.

En Morgen kom Kaptajn Taylor op og forandrede

Kursen. Han var i Begravelseskostume — — høj Silkehat, sort Diplomatfrakke og sorte Skindhandsker, fuldstændig rigget til, som om han skulde til en større Jordefærd. Jeg havde Vagt, men eksisterede ikke for ham, han gik hen til Rorsmanden, gav ham den nye Kurs, spadserede salvelsesfuld forbi mig og stillede sig op ude i Læ uden at kontrollere, om Rorsmanden lagde Skibet paa den nye Kurs. Rorsmanden kikkede paa mig, jeg nikkede og blinkede til ham, for at han skulde lade Skibet komme tilbage paa den rigtige Kurs, naar den Gamle var gaaet ned. Vi var i Sydatlanten, havde styret ret paa River Plate, den nye Kurs vilde tage Skibet lige ned paa den store Isbarriere. Jeg blev staaende oppe til Luvart og ventede kun paa, at Kaptajnen skulde gaa ned i Kahytten igen.

Men han gik ikke ned, han blev staaende og stirrede frem over Skjulsejlet. Som han stod der med de behandskede Hænder hvilende paa Gelænderet, lignede han en Kirkevæрге, der gjorde Tjeneste ved en eller anden kirkelig Handling. Og hele Mandskabet forude stimlede sammen udenfor Lukaerne og var ved at glo deres Øjne ud af Hovederne ved at se ham i den Mundering. Og han blev ved at spejde fremefter, som om han hvert Øjeblik ventede at se noget; det eneste, han vilde komme til at se i den Retning, var Pingviner, naar vi naaede saa langt ned.

Jeg var sikker paa, at han ikke kunde kende den ene Kurs fra den anden, saa da han endelig gik ned fra Broen, gav jeg Manden Ordre til at lade Skibet komme tilbage til den rigtige Kurs. Men næppe var Skibet begyndt at dreje, før han var oppe paa Broen i et Par Spring, og han var en helt anden Mand. Han var Kaptajnen, Manden, der gav Ordre, og de skulde adlydes. Med en Stemme, der gjaldede af Vrede og Autoritet, beordrede han mig til at forlade Broen, bød mig gaa Forud og blive der: „De har mistet et Skib, fordi De ikke engang kan finde ind i Bristolkanalen, og saa tillader De Dem at forandre en Kurs, jeg har sat. Det er altsaa den Vej, vi skal, og De har at holde Skibet paa den Kurs, ellers skal jeg faa Dem til at lystre. De ved, hvem jeg er? — ikke sandt?“ Han stod et Øjeblik og stirrede stift paa mig, saa snerrede han: „Send Bud ned efter Andenstyrmand og lad ham afløse Dem, Mr. Henderson, jeg kan ikke stole paa Dem.“

Kaptajn Hendersen tav og tog sig en Slurk af Whiskyen. „Det var en nederdrægtig kedelig Situation at være i,“ sagde Kaptajn Gifford, „det er sin egen Sag at sætte sin Kaptajn ud af Spillet, selv om han foretager sig noget forkert.“

„Det er et vanskeligt Problem,“ svarede Henderson, „jeg kunde, og jeg vilde have taget den lille Mand i mine Arme som et Svøbelsebarn, baaret ham ned i hans Køje og rullet ham varmt og godt ind i hans Tæpper, hvis det ikke havde gjort mig saa Pokkers ondt for ham. Jeg haabede, det kun var en let Sindsforvirring, og at han vilde blive klar i Hovedet igen, naar han fik sundet sig lidt. Og da der var Masser af

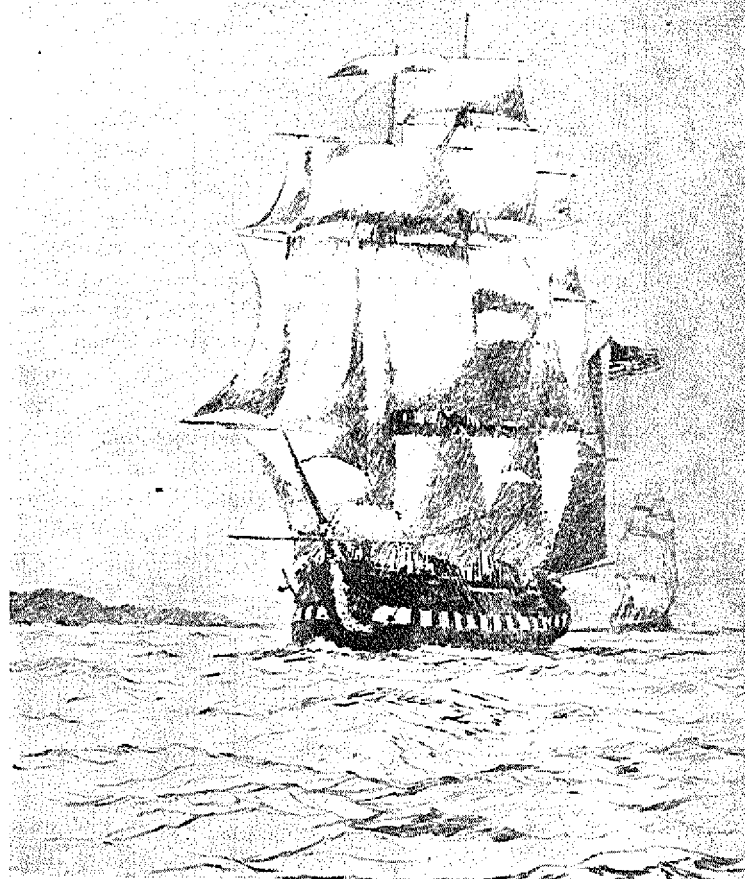
Hav omkring os og ingen Fare foreløbig, lod jeg ham drive sin lille Cirkus, ventende paa et Omslag i hans Humør. Men Natten gik og næste Dag med, Kaptajn Taylor blev ved at holde sydover, og der kom alle Tegn i Vind og Vejr paa, at vi nærmede os Fyrrerne. Det blev graat og koldt i Vejret. Saa vi Solen en sjælden Gang, var det en falmet og vattersottig Tingest, og saa begyndte de lange, kolde Dønninger fra de sydlige Oceaner at komme rullende ind mod vor Styrbordsside; jeg syntes, de var højere, end de plejede at være i vor Ungdom. De skjulte Dagen for os, naar de steg og taarnede sig op omkring Skibet. Mandskabet begyndte at blive bange. Men gamle Taylor holdt stadig stik Syd og bar sin Cylinder med Værdighed. Der var ikke megen Vind, men den Slags Prydelser er nu engang ikke beregnet til at luftes paa Verdenshavene, og da den et Par Gange havde gjort Tilløb til at flytte sig over paa en Albatros, borede den Gamle et Par Huller i Skyggen og surrede Skorstenstøret fast til Hagen med Sejlgarn.

Om Eftermiddagen den anden Dag kom l. Mester, McGowan, op til mig. Han havde været inde i Kabytten hos den Gamle først, jeg hørte gennem Skylygten, de skændtes inde i Salonen. Skipperen lod ham vide, at det var ham, der bestemte Farten og Bestemmelsesstedet. Det endte med, at han viste l. Mester ud, og saa kom han op til mig, spruttende af Arrigskab:

„Er det Mening, at vi skal bunkere paa Mount Erebus eller Mount Terror?“ spurgte han. „Jeg har ikke Kul til at sejle Idiotsejls rundt i det sydlige Ishav. Jeg kan kun holde Fyr under Kedlerne nogle faa Dage til, men det er maaske jeres Mening, at vi skal gaa ind et Sted og fiske Hvaler, jeg har hørt, man kan fyre med Spæk. Hør nu her, Henderson,“ tilføjede han indtrængende, „De kommer til at tage Afære og sætte den Gamle ud af Spillet, og hvis De ikke gør det, sætter jeg Maskinen ned paa „Dead Slow“!“

Jeg svarede, at jeg vilde se Tiden an til næste Dags Middag, og at jeg saa vilde sætte den Gamle ud af Spillet, hvis han til den Tid ikke var kommet paa andre Tanker. Men jeg var ked af at være nødsaget til at gaa til Yderligheder, og det forstod Chefen udmærket godt.

Tredjedags Morgen kom den Gamle op for at tage en Observation, han stod længe og ventede paa, at Solen skulde komme frem, men da denne genstridige Herre ikke viste sig, blev Taylor fornærmet, gjorde et Par Rejehop foran Rorgængerne, gik saa ud i Borde igen og hev Sekstanten udenbords. Saa besluttede jeg, at nu skulde det være forbi med vores lille Udflugt, nu havde Kaptajn Taylor løbet Linen ud. Men nu kom han hen til mig og bad mig høfligt om at kalde hele Mandskabet sammen nedenfor Broen. Jeg syntes, at jeg vilde have dette lille Ekstranummer med, og gik forud for at tromme alle Mand sammen. Hele Skibets Besætning marcherede op nede omkring 2-Lugen.



„Constitution“.

Amerikansk Fregat fra Frihedskrigen: Bygget omkring 1792, havde faaet Navnet „Old Ironside“ og ligger i Boston. Blev for nogle Aar siden restaureret og ført tilbage til sin oprindelige Skikkelse: En typisk Fregat fra omkring 1801-Tallet.

Vejret var fugtigt og meget diset. Som den Gamle stod alene oppe paa Broen, lignede han en Aand. Han slog „Dead Slow“ paa Maskinen, Skibet red tungt i de høje Dønninger, der taarnede sig op om det, jeg hørte Baadsmændene udstøde en sagte Fløjtetone gennem Tænderne, da en Sø rejste sig langs Siden i Højde med Skorstenen. Kaptajnen stod meget stille og spejdede fremefter, som om han søgte noget, og der var ikke andet end nogle lette Taagebanker, der kom drivende ned paa os, ja, og saa de graagrønne Vandbjerge, der kom marcherende fra Sydvest i snorlige Geledder, hurtigt og ustandseligt; ellers hvilede en uhyggelig Dødsstilhed over hele denne dystre Scene. Det lød som et Tordenskrald for vore Ører, da en af Mændene hostede.

Kaptajnen begyndte at famle ved Sejlgarnet, hvormed Cylinderhatten var gjort fast til hans Hage, det gik i Knude, men han gav sig god Tid, imedens stod vi og rystede af Kulde i den sure Luft, der gik os til Marv og Ben. Langt om længe fik han Baandet løsnet, lagde salvelsesfuldt Hatten ned paa Broen, stirrede paa Himlen, saa ned paa os og sagde:

„Folkens, netop paa dette Sted gik min Søn ned

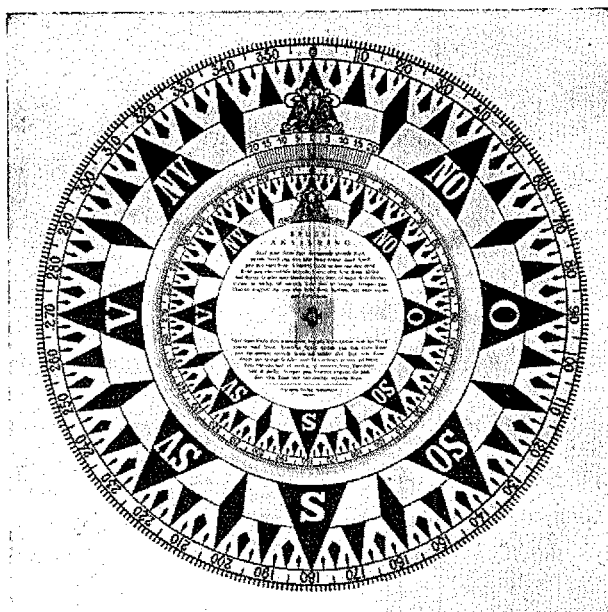
med sit Skib — — — Af med Jeres Huer, medens jeg beder for os alle — — — Hej, du der," brølede han til en af Mændene, „luk dine forbandede Øjne, lad være med at glo paa mig, vend dit Aasyn mod Himlen, mod din Skaber. Vi skal snart staa for hans Trone allesammen.“

Nu syntes jeg, det kunde være paa Tide at stoppe Komedien, under hele Forestillingen havde jeg staaet ved Lønningen paa Stordækket og iagttaget Kaptajnen nøje, jeg kunde ikke forsvare at lade ham have Kommandoen længere. Nu vendte han Ansigtet opefter, lukkede Øjnene og mumlede noget ud i Luften. Jeg gik op paa Overbygningen. I det samme raabte en af Folkene: „Han vil springe overbord.“ Jeg tog Trapperne til Promenadedækket og Broen i et Par Spring, men kom for sent. Kaptajn Taylor var staaet op paa Broklædet ude om Styrbord, Skibet hev i det samme over, saa det næsten dyppede Lanternebræddet i Vandet, og han forsvandt udenbords. Alle Mand styrtede

hen til Skibssiden for at se efter ham, men han var og blev forsvundet. Han var gaaet tilbunds som et Lod.

Om jeg satte en Baad ud? Nej, Gentlemen, ikke med den Sø løbende og Taage og Dis. Jeg blev liggende en Timestid, kun for en Forms Skyld. Saa drejede jeg rundt og satte Kursen for La Plata. Chefen maatte skrabe Bunkerne det sidste Stykke Vej, før vi naaede ind. Der var ikke saa mange Kul tilbage, at Kokken kunde fyre op i Kabyssen. Siden tog jeg „Xantippe“ hjem til Penarth. Og der fik jeg saa Besøg af hele Rederiet, de kom for at tilbyde mig Skibet og vilde velsagtens give mig en Portion af deres gode Raad med i Tilgift. Det havde ingen Interesse, de fik ikke Chance til at gøre mig bims. Jeg bad dem beholde deres „Xantippe“ for sig selv, hun passede i Ensemblet. Og nu gør jeg, hvad jeg akkurat kan forsvare overfor Rederiet og Board of Trade. Ikke en Stump mere, ingen Eksperimenter — Chin, chin.

*Chr. Christiansen.*



*Sikrer Dem*

## KURSRETTEREN

Enhver kan rette Kurser efter 5 Minutters Undervisning

**Pris Kr. 5.50**

Forhandles gennem

**Vikings Forlag, Gl. Mønt 39**

København

## Abonnement paa »Vikingen«

Vikings Læsere erindres om Bladets Abonnementspris: Kr. 2.00 pr. Kvartal — Abonnement kan tegnes paa Vikings Expedition, Gl. Mønt 39 og alle Posthuse. Vikingen forhandles ogsaa i Løssalg hos Bladhandlerne.

INGENIØRFIRMAET

**M. P. PEDERSEN**

LILLE STRANDSTRÆDE 14 . KØBENHAVN K.

*Telefon- og Telegrafstationer  
til Handelsskibe*

*Duplex-Telefonstationer  
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.*

**Indhent Tilbud**



**CHR. ANDRESEN**

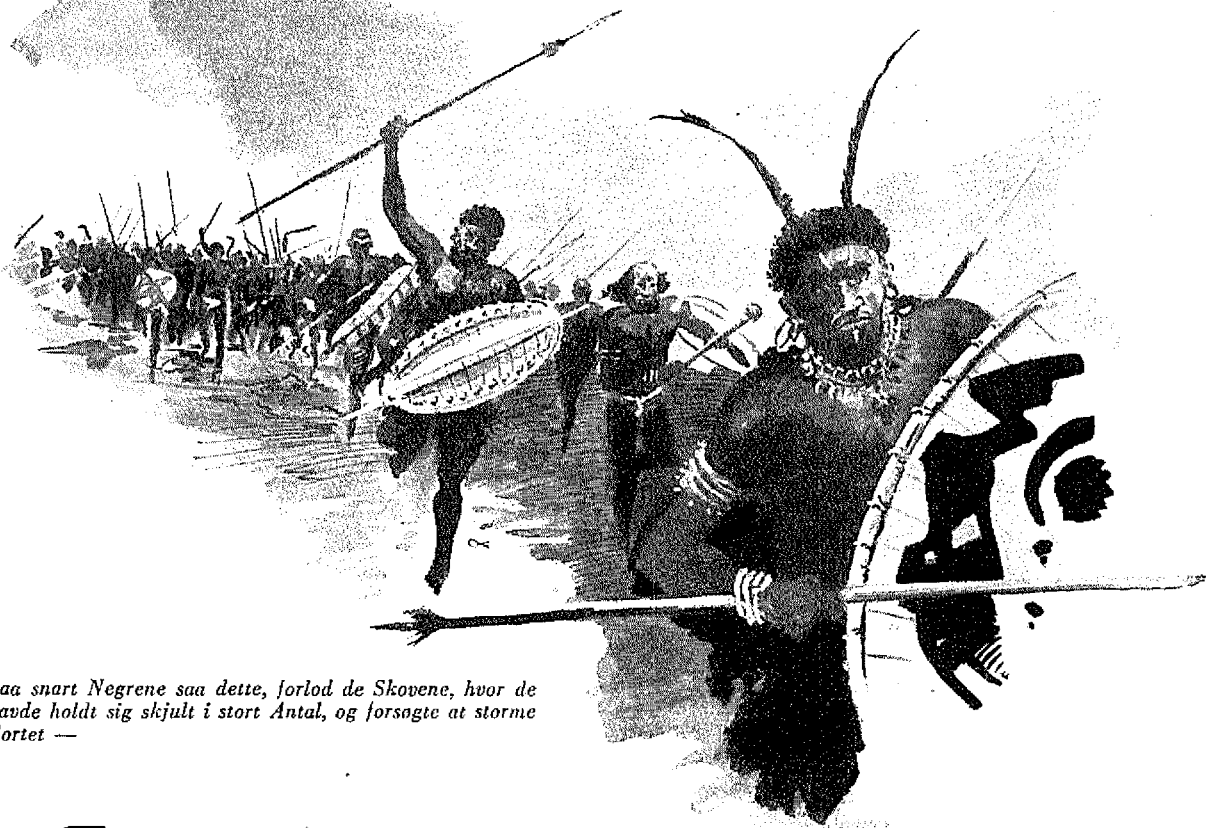
Aktieselskabet

**Dampskibsselskabet „Dania“**

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

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

Amaliegade 33 - København K.



Saa snart Negrene saa dette, forlod de Skovene, hvor de havde holdt sig skjult i stort Antal, og forsøgte at storme Fortet —

(Fortsat fra sidste Nummer)

„Fra

# Vestindiebriggernes

Af *Gustav Kragh*

Dage”

Overfaldet kom dog ikke, og Dagen efter gik Guvernøren og *Krenchel* i Land. Guvernøren ønskede at prøve ad Underhandlingens Vej i Forbindelse med Trusler at faa Kongen til at underkaste sig, og afsendte derfor Løjtnant *Hammer* med et passende Følge til Kongens Landsby. Forhandlingerne endte da ogsaa med, at Kongen gav efter, og Fredsbetingelserne blev affattet. Kongen maatte paany aflægge Højhedstil Kongen af Danmark, nedhale og udlevere de portugisiske Flag, forbyde al Slavehandel paa og igennem sit Omraade samt levere Materialer til en grundig Reparation af Fortet. Dagen efter at dette var sket, stod „ØRNEN“ tilbage til *Christiansborg*, hvor *Krenchel* skulde være Formand i en Krigsret, der blev nedsat for at dømme en Negerfyrste, Kong *Adum* af *Aqvapin* og hans Kabuser (Hovedsmand) og Tolk, *Sabah-Akim*. Der havde været Ufred mellem Kong *Adum* og en anden Negerfyrste, *Ussu-Akim*, og da Indbyggerne led

meget under denne Strid, havde Guvernør *Carstensen* kaldt dem begge til *Christiansborg* for at faa Sagen ordnet. De mødte ogsaa, men samtidig mødte Høvdinden for den tæt ved Fortet liggende By *Ussu* og bad om, at han maatte forsøge at mægle mellem de stridende Parter. Det gik Guvernøren med til, men Mæglingen mislykkedes og udartede til et vildt Slagsmaal, hvorunder *Ussu-Akim* blev dræbt. Tolk *Sabah-Akim* fangede desuden to Dreng, Søner af *Ussu-Akim*, og skar efter Kong *Adum's* Ordre Halsen over paa dem og oversmurt Byens Trommer med Blodet, for at de dræbtes Sjæle skulde pines, hver Gang Trommerne blev brugt. Da Guvernøren fik dette at vide, lod han Kong *Adum* og *Sabah-Akim* fængsle i Fortet. Samme Aften ankrede en fransk Orlogsmand ved *Christiansborg*, og næste Dag gik Guvernør *Carstensen* om Bord for at aflægge officielt Besøg. Saa snart Negrene saa dette, forlod de Skovene, hvor de havde holdt sig skjult

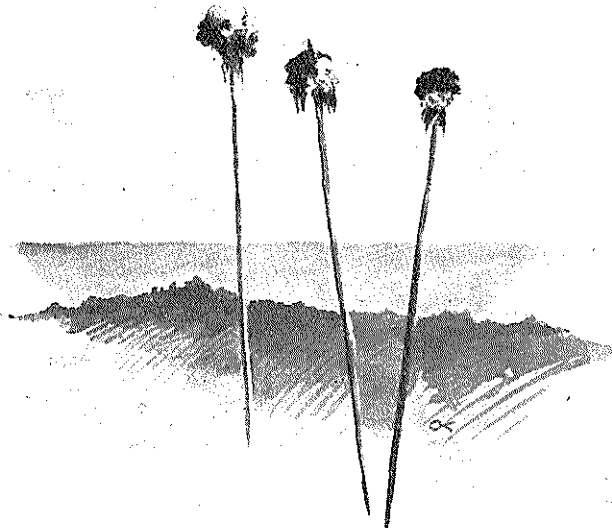
i stort Antal, og forsøgte at storme Fortet, men blev slaet tilbage. Da dette mislykkedes for dem, løb de ned til Stranden for der at fange Guvernøren, naar han kom tilbage fra sit Besøg i Orlogsmanden og tvinge ham til at frigive de to Fanger. Vagtchefen paa Fortet, Løjtnant *J. V. Svedstrup*, saa dette, og da han samtidig observerede, at Guvernøren med en Del franske Officerer allerede var paa Vej ind, signalerede han til dem om at gaa tilbage til Skibet. Det gjorde *Carstensen*, men straks efter satte Franskmanden sine Fartøjer i Vandet, bemanded med bevæbnede Matroser, og eskorterede hermed Guvernørens Fartøj ind. Netop som de naaede Stranden, lod *Svedstrup* Fortets Besætning gøre et Udfald, og da Negrene tilmed blev angrebet fra Fartøjerne, løb de i vild Flugt tilbage til Skovene. I Forening med de franske Matroser gjorde *Svedstrup* med sine Fortsoldater et Fremstød mod Negrenes Byer og lod *Ussu*, hvor de mest oprørske *Aqvapim'er* boede, opbrænde og sløjfe som Straf for Oprøret. Saa faldt Negrene til Føje og underkastede sig Guvernøren, som lod dem slippe med en Advarsel og Løftet om god Opførsel i Fremtiden.

De to Fanger sad derefter i *Christiansborg*, til „*ØRNEN*“ ankom, og de blev stillet for Retten. Denne dømte dem begge til Døden; men efter Ordre fra den danske Konge blev de benaadet med livsvarigt Fængsel.

Den 4. November forlod „*ØRNEN*“ Guinea og afgik til Vestindien. Herfra blev Fangerne sendt til Danmark, hvor de først sad i Christianshavns Tugthus og siden i Kastellet, til de, da Danmark i 1850 solgte Guinea til England, blev frigivet og sendt hjem. Efter „*ØRNEN*“'s Hjemkomst i December 1846 besøgte Løjtnant *Hammer* dem i Fængslet, hvor de begge var meget glade for at se ham. De var tilfredse med den Behandling, de fik; men klagede over, at altid frøs — og Kong *Adum* var meget bedrøvet over, at det var blevet ham nægtet at faa en af sine 20 Koner med sig i Fangenskabet.

1847—49 var „*ØRNEN*“ atter paa Guineakysten og i Vestindien. Denne Gang var Kaptajnløjtnant *C. L. C. Irminger* Chef, og dette Togt blev heller ikke helt almindeligt — Briggen var med til Negeroprør ved *Prinsenstein*, Revolution i Venezuela og Negeropstand paa *St. Croix*.

I Begyndelsen af Juni 1847 havde Negerstammerne omkring *Prinsenstein* gjort Oprør, forbitrede over, at Fortchefen, den samme Løjtnant *Svedstrup*, som under „*ØRNEN*“'s forrige Togt var Fortchef, gjorde det mest mulige for at hindre Slavetransporterne i at passere forbi Fortet. Flere Tusinde Negre samlede sig omkring Fortet for at udhungre det; men *Svedstrup* og hans lille Besætning tog Kampen op og gjorde deres Pligt



De skar Hovederne af de tre af Fangerne —

til det yderste. De havde meget lidt Proviant og forsøgte et Udfald for at skaffe noget; men den lille Styrke blev overmandet og 7 af dem taget til Fange af *Augnaerne*, den mest oprørske Negerstamme. De skar Hovederne af tre Fanger, anbragte dem paa Stager ud for Fortet og solgte de øvrige som Slaver. Negrene forsøgte ogsaa at afbrænde Fortet ved at stikke Ild paa de til Luvart for det liggende Negerhytter; men saa snart Ilden tog fat et Sted, lykkedes det de belejrede at slukke den. Til alt Held observerede en fransk Orlogsbrig den vældige Brand og stod ind

mod Land. *Svedstrup* signalerede til den, gav de Oplysninger, han kunde, og fik den til at beskyde de paa Stranden værende Negre, som derefter flygtede. Efter hans Anmodning gik Briggen til *Christiansborg*; men Guvernøren turde ikke sende en Ekspedition til Hjælp over Land, og da han ventede „*ØRNEN*“ hver Dag, haabede han, at den maatte komme saa betids, at den kunde undsætte Fortet. Dette skete ogsaa, Guvernøren og Ekspeditionskorpsen gik om Bord, og „*ØRNEN*“ stod langs Kysten mod *Prinsenstein*, idet den paa Vejen hertil beskød de oprørske Byer. Men det var ogsaa paa høje Tid, at Hjælpen kom! Fortet var Gang paa Gang blevet angrebet af store Skarer Negre, og skønt Angrebene stadig var blevet slaet tilbage, kneb det haardt for den tapre lille Besætning. Men endnu vajede Dannebrog over Fortet, til stor Glæde for alle om Bord i „*ØRNEN*“.

*Irminger* lod straks *Augnaernes* Byer beskyde, og længe varede det ikke, før Negrene bad om Fred.

Da alt atter var i Orden paa Guineakysten, fortsatte Briggen sin Rejse til Vestindien. Herfra blev den i Januar sendt til Venezuela, hvor der som sædvanlig var Revolution. Som sin Forgænger udviste *Irminger* en rolig og bestemt Optræden; „*ØRNEN*“ var altid, hvor dens Nærværelse var nødvendig og havde Folk i Land, naar Forholdene krævede det, saa ogsaa denne Gang lykkedes det at beskytte de danske og Danmarks Interesser.

Der var Uro i Luften i den Tid. „*ØRNEN*“ havde Station i Vestindien. I Juli 1847 havde Kong Christian den Ottende bekendtgjort, at alle de Børn, som paa de dansk-vestindiske Øer fødtes som Slaver, fremtidig skulde være frie, og at selve Slaveriet i Løbet af de kommende 12 Aar helt skulde ophøre. Denne Bestemmelse virkede imidlertid slet ikke, som den skulde. Slaverne kunde ikke forstaa, at deres Børn straks skulde være frie, men de selv endnu i Aarevis være Slaver. Der blev Uroligheder, Slaverne fra de forskellige Plantager rottede sig sammen, og Søndag den 2. Juli 1848 brød Oprøret løs. Det blev en meget farlig Situation for alle de hvide paa *St. Croix*, hvor

særlig i Frederikssted og dens Omegn Negrene angreb Plantagerne, og de hvide flygtede. I selve Frederikssted plyndrede Oprørerne Politistationen, og da Brandkorpset rykkede imod dem med Sprøjten, overmandede de Folkene og forsøgte med Øksebug at myrde Brandmajoren. Alle Steder var der Optøjer, Tumulter, Skrig og Raaben.

Samme Dag laa „ØRNEN“ ved *Charlotte Amalie* paa St. Thomas, klar til at lette for at sejle Generalguvernør *von Scholten* til Christianssted. Generalguvernøren kom om Bord, Briggen lettede og ankrede om Eftermiddagen ved Christianssted, hvortil Rygterne om Opstanden paa Øens anden Ende endnu ikke var naaet. Kaptajn *Irminger* tog derfor med *von Scholten* til Bülowsminde som dennes Gæst; men om Natten indløb Efterretningen, og straks red Generalguvernøren og *Irminger* til Christianssted. Her foreslog *Irminger* at sende et Kavalleridetachment af Sted til Hjælp og bad samtidig om Ordre til at lette med Briggen og gaa til Frederikssted, men dette nægtede *von Scholten*. Derefter gik *Irminger* om Bord i sit Skib og afventede Ordre — som først langt om længe kom. Saa lettede han og sejlede til Frederikssted. Her var Generalguvernøren ankommen og havde straks, for at redde Evro-pæernes Liv og Ejendom, lovet Slavernes Ledere, at alle Slaver fra nu af var frie. Dette hjalp i Øjeblikket i selve Frederikssted; men rundt om vedblev Urolighederne, og omkring paa Øen saas Røg og Flamme fra de brændende Hytter og Plantager.

Den 5. Juli gik „ØRNEN“s Folk i Gang med at rydde paa Grunden i Fortets Nærhed, hvor Krat, Træer og Buske hindrede Udsigten og kom i Vejen for en eventuel Skydning. Dagen efter besatte *Irminger* Fortet med sit Landgangskompagni. Urolighederne havde taget stærkt paa Generalguvernøren, der maatte lægge sig syg i Christianssted, og der var i den Anledning blevet nedsat en Regeringskommission. Denne vilde *Irminger* imidlertid ikke anerkende, da han ikke vidste, hvorledes Generalguvernørens Stilling til den var, og alle Embedsmændene samt de betydende Plantere bifaldt *Irmingers* Protest. I Stedet for dannede disse saa en anden Regeringskommission, hvori *Irminger* fik Sæde. Han tog en stor, dygtig og initiativrig Del i Arbejdet for at skaffe Ro igen, bekæmpede de mange Slavebander, der stadig huserede rundt om paa Øen, dels fordi Slaverne ikke troede paa Generalguvernørens Løfter om Friheden, og dels fordi de stadig mere eller mindre drukne Oprørere vilde vise de „blanke“, at den „kulørte“ Mand nu var en fri Mand, der kunde gøre, hvad han vilde!

*Irminger* havde stadig Patruljer ude for at overvaage Ro og Orden. Ude i Periferien om Christianssted vedblev Urolighederne, og Slaverne plyndrede Plantagerne. Øen blev erklæret i Belejringstilstand, og rundt om kæmpede Soldaterne mod Negrene. Regeringskommissionen i Christianssted bad Portorico om Hjælp, og den 8. Juli kom denne, ca. 600 Soldater med nogle Kanoner, men da var Urolighederne slaaet ned af de danske Tropper og „ØRNEN“s Folk. Paa St. Thomas gik det lettere; det varede længe, inden Øens Slaver fik at vide, hvordan Forholdene var paa St. Croix, og de Uroligheder, der opstod, blev hurtigt neddæmpet. I Begyndelsen af September Maaned blussede Oprøret atter op i Frederikssted, „ØRNEN“ blev sendt dertil, fik sat Folk i Land, der rykkede frem mod Urostifterne — og snart var der atter Orden i Sagerne.

Roen syntes at være fuldstændig sikret, da Briggen forlod Vestindien og vendte hjem til Danmark. Ved sin Afrejse fra St. Croix modtog *Irminger* af Planterne en Æressabel som Bevis paa den Agtelse, han ved sin Dygtighed og Konduite under Oprøret havde vundet.

*Irminger* blev i 1850 Marineminister og døde 1888 som Viceadmiral.

„ØRNEN“ var efter Krigens Afslutning igen paa Togt til Vestindien i 1851—52, 55—56 og 57—58. I 1859 gik dens Vej — dens sidste Togt — til Island og Grønland, og i 1866 udgik den af Flaadens Tal for at blive ophugget i 1871.

„ØRNEN“ var vor sidste Vestindiebrig — og med dens Udgang af Flaadens Tal slutter jeg Minderne om disse raske, smaa Orlogsmænd, der for 100—150 Aar siden viste det danske Flag ved vore Kolonier i Afrika og Vestindien.

#### LITTERATUR:

- Forskellige Aargange af „Archiv for Søvesen“ og „Tidsskrift for Søvesen“.*  
*With: „Danske og norske Søheltes Bedrifter“, 1819.*  
*H. Degenkolv: „Oplysninger vedrørende den danske Flaades Skibe“, 1906.*  
*P. Andersen: „Bidrag til Søartilleriets Historie“, 1909.*  
*Kay Larsen: „De danske i Guinea“, 1918.*  
*Kay Larsen: „Dansk Vestindien 1666—1917“, 1928.*  
*„Skibsbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet 1792—1942“, 1942.*

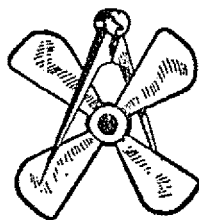
## Gl. Numre af Vikingen købes

for 2 Kroner pr. Stk.

Nummer 1-1925, 8-1926, 1-1927,  
5-1929, 1-1940 samt

„Jul paa Havet“ 1941 for 4 Kr.  
Henvendelse til

„Vikings“s Ekspedition,  
Gammel Mønt 39, København K.  
Tlf. Central 9522 — Byen 8040



## KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven  
Den kommunale Elektroinstallatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

*Alfred Christensen*

Amaliegade 40

**C. CLAUSEN**



DAMPSKIBSREDERI  
**SVENDBORG**  
Aarhus - Kolding - Haderslev

**Marius Nielsen & Søn**

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

Telefon:  
C. 16 488

Telegram:  
Dantransport

**DAN-TRANSPORT** A/S

Assurance — Befragtning  
Spedition

Vestergade 26. K.

Fragtagetur for:  
REDERISELSKABET

**NAVITAS** A/S

Vestergade 33. K.

Telefon:  
C. 1656

Telegram:  
Asnavitas

**DANSK RADIO**

Aktieselskab

Amaliegade 33, København K.

Driftsselskab for Radioanlæg ombord i  
danske Skibe

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert  
Formaal

Ekkolod Apparater etc.

Telegr.-Adr.: DARIOSE Telefon Central 7282



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adresse: "Holmsild"  
Amaliegade 36





**M**AN kan sejle i Aarevis i de vestindiske Farvande, og det meste man møder er stille Vejr, men naar det endelig trækker sammen, da er det med en Voldsomhed, som man godt kan udtrykke med den gamle Ordvending: Kan ikke beskrives, maa ses.

Kaptajn P. B. Jørgensen, der nu er Inspektør i „Bombebossen“, men som den Gang i 1928 var Fører af S/S „Scandia“, har fortalt mig om en saadan Orkan eller Cyklon, — det kan være ligegyldigt, hvad man kalder den, — idet han forudskikker en Bemærkning om, at Stormens Styrke slet ikke kunde angives, da den sikkert var overskredet 12, som jo er Vindskalaens Maximum.

Men jeg lader Kaptajn Jørgensen fortælle:

Vi var paa Rejse i time charter fra New Orleans til Britisk Guinea via Antigua, Guadeloupe, Martinique, Barbados og Trinidad, og paa Grund af Orkan Sæsonen valgte jeg at gaa sønden om Cuba og Haiti. Vi var let lastet, laa et Par Fod over Lastemærket, og alt tegnede saare skønt de første Dage, men saa tog det til at blæse efter alle Noder med hurtigt fallende Barometer. Radiostationerne plejer hver anden Time at give Meldinger om en Cyklons Gang naar en saadan er rapporteret, men vi hørte ikke en Stavelse. Men Kendsgernerne var vi snart ude for; thi inden Midnat blæste det en fuld Storm af Styrke 12 og lidt til. Og samtidig piskede Regnen ned paa den Maade, at den kom fra Siden, og i Forbindelse med Vinden klippede Toppene af Søerne over.

Et uigennemtrængeligt Mørke var det, og bedre

Illustration til, at „Himmel og Hav“ staar i eet“, har jeg aldrig set. I New Orleans havde vi malet Skorstenen med Tidsbefragterens Mærke, og et bedre Eksempel paa Styrken af Regn og Vind kan jeg ikke give end at fortælle, at om Morgenen viste Skorstenen sig med Rederiets gamle Mærke. Den otte Dage gamle Maling med det nye Mærke var fuldstændig pisket af.

Dette var Natten mellem 12. og 15. September. Ved 2-Tiden var vi nødt til at halse rundt, da det ikke gik an længere at løbe væk i den voldsomme Sø, men trods fuld Kraft paa Maskinen lykkedes det ikke at faa Skibet mere end 5 Streger til Vinden, men paa den Maade fik vi dog Næsen op imod den voldsomme Dønning, der satte ud fra Orkan Centeret. Hele Torsdagen den 15. havde Orkanen fuld Kraft paa Stormtrommen, men henimod Aften begyndte den dog at faa Træthedsfornemmelser, og da Barometret samtidig rejste, lagde vi Skibet paa Kurs igen for St. Johns, Antigua, og Fredag den 14. ankrede vi der.

Mangfoldige Gange havde vi i Løbet af Fredagen forsøgt at faa Forbindelse med forskellige Radiostationer paa Øerne, men ingen svarede. Vi kunde have sparet os: de var mere eller mindre jævne med Jorden allesammen.

Dagen efter gik vi længere ind mod Havnen og begyndte at losse. Men det gik meget smaat, da de fleste Lægttere og Smaaskibe, som benyttedes ved Losning, sad højt oppe paa Land, og derfra skulde Slæbebaaden først have dem pillet ned. Om Formiddagen kom en Deputation om Bord bestaaende af Gu-

vernørens Sekretær, Politimesteren og Havnemesteren og forespurgt mig, om jeg var villig til at sejle en Hjælpeekspedition over til Øen Montserrat, da man frygtede forfærdelige Ødelæggelser derovre. Ja, Guvernøren ønskede ogsaa selv at følge med.

Det var nemlig saaledes, at Telegrafisten paa Montserrat af Stumperne havde faaet sammenflikket et Nødapparat og nu anmodede om øjeblikkelig Hjælp. Dette havde, som Byens lokale Avis skrev: galvanized the officials into action. Jeg indvilligede, og et Opraab i Byen skaffede flere Vognlæs Tæpper, gammelt Tøj og lignende. Ligesom der ogsaa kom en Masse Fødevarer og Medicin om Bord i „Scandia“.

Med Guvernøren fulgte ogsaa Politimesteren, flere Læger, Sygeplejersker, Politibetjente og flere andre om Bord.

Da vi ved Midnatstid ankom til Montserrat og ankrede op, signaleredes fra Land, om vi vilde sende Baad ind, da de ikke selv havde nogen tilbage. Selv om vi havde medbragt to store Joller fra Antigua, sendte vi dog først Skibets Baad ind med Sekretæren og Politimesteren. Denne kom saa tilbage med den stedlige Guvernør samt Negre til at bemandede de to Baade med, hvormed saa Læger, Sygeplejersker og Politi blev sat i Land.

Øen var ikke ret stor, men dog var Byens tre murede Kirker samt Hospitalet lagt i Ruiner, og der var dræbt og saaret en Masse Mennesker. Af Raadhuset stod det halve, og det blev saa brugt til Hospital, men da Vinduer ikke eksisterede, var det en Ynk at høre de Saaredes Jamren fra Gaden.

Jeg blev nu anmodet om til Guadeloupe at sælge en Del af Lasten, som bestod af Tømmer, Mel o. lign., men jeg hævdede, at det kunde der ikke være Tale om, og det viste sig ogsaa, da vi kom frem, at Orkanen havde huseret flere Gange værre der.

Hen paa Eftermiddagen kom vor Guvernør efter en Inspektionsrunde tilbage til Skibet i Følge med flere Passagerer, og vi dampede saa tilbage til Antigua, medens Læger, Sygeplejersker og Politiet blev tilbage paa Montserrat.

Den følgende Dag stillede Guvernøren sin Bil til vor Disposition, og 1. Styrmand, 1. Mester og jeg tog imod Tilbudet. Vi kørte saa en Tur Øen rundt og besaa Omfanget af Skaderne. Der var en dejlig Frokostkury med kolde Øller i Bilen, og det kan jo være herligt en Gang imellem at komme paa en Skovtur, selv om der ikke var ret mange Træer tilbage. Vi lagde snart Mærke til, at hvor vi kom frem, stod alle Folk stille og hilste ærbødigt paa os, men jeg havde en lumsk Anelse om, at det ikke var os, men Bilen som de hilste paa. I Begyndelsen hilste vi alle tre, men blev snart klar over, at det var nok med, at en

udførte denne Ceremoni, og da jeg sad i Bagsædet paa Styrbord Side, overtog jeg saa Bestillingen alene. Imidlertid gik det snart op for mig, at det absolut ikke altid er morsomt at være Konge for en Dag og lagde saa Hatten ned i Bunden af Vognen og nøjedes med at nikke. Dette skulde jeg dog ikke have gjort for at spare paa Hatteskyggen, thi i et brat Vejsving satte vor gode Mester en Hæl ret gennem den, og min gode Bodecker blev aldrig til Hat mere.

Paa Sydsiden af Antigua er der en Bugt, som kaldes English Harbour, og i hvilken der i gammel Tid var Krigshavn. I Fregatternes Dage var det en meget vigtig Havn, og Admiral Nelsons Skib „Victory“ er blandt andet blevet kølhalet der. Men nu var det hele forfaldent og ude af Brug.

— Efter endt Losning gik vi til vor næste Havn, Guadeloupe. Det var en Uge efter Orkanen, vi kom der, men det var et frygteligt Syn at se den lille frodige Ø. Havnen var fyldt med sunkne Lægttere, Slæbebaade og Skonnerter samt en stor Muddermaskine, alt var gaaet til Bunds, og vi maatte fortoje langs Strandkanten, og det lossede Mel blev stablet op paa Strandbredden, hvor bevæbnet Politi gik Vagt over det. Et helt Pakhus eller Skur fandtes ikke mere.

Da vi paa sidste Rejse havde været i Guadeloupe, laa der indenfor Havneomraadet en lille frodig Ø med Badehoteller, Palmer og Villaer, og som hovedsagelig var befolket af de Hvide. Den var helt raseret, saa der kun var et Par Sten at se i Vandet, og af de ca. 100 Mennesker, som havde opholdt sig der Orkan Natten, kom ikke een fra det med Livet. De fleste var som Lig skyllet op paa Hovedøen. Over Tusinde Mennesker var dræbt paa Guadeloupe, og Lodsens, som førte os ind, havde ikke mistet mindre end 7 af sine nærmeste Paarørende.

Naar man tænker paa den lille Ø og dens Beboere, af hvilke de fleste kunde have reddet Livet ved at tage over til Hovedøen i Tide, og hvorfor de ikke gjorde det, da er det den gamle Historie om Drenge og Ulven om igen. Der bliver i en Periode af Aaret saa ofte varslet Orkaner, at Folk tænker: Aa, skidt, den gaar nok uden om. Og der var varslet i nogenlunde god Tid; thi en fransk Skonnert, som laa i Havnen, naaede godt at komme til Søs og red Orkanen af i det Karibiske Hav. Den naaede ganske vist først Havnen igen 8 Dage efter Orkanen, men var den blevet der, da havde den ogsaa været forlist.

„Ja,“ slutter Kaptajn Jørgensen, „Billeder af saadan en Orkans Hærgen giver ingen rigtig Idé om dens Voldsomhed. Den maa ses med egne Øjne. Det er ligesom himmelske Magter, der slippes løs for at vise os Menneskekryb, hvor smaa vi er i Forhold til Naturkræfterne.“

Det er i umindelige Tider den mest ondartede Cyklon, der er gaaet hen over de vestindiske Øer. Den krævede ikke alene ca. 3800 Menneskeliv, men den materielle Skade paa Skibe, Havneanlæg og Huse beløb sig til Millioner af Kroner.

Bertel Glistrup.

## EINAR SCHMITH

BEFRAGNING & KLARERING

AMALIEGADE 13 - KØBENHAVN - TLF. PALÆ 8316

# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Marts 1944



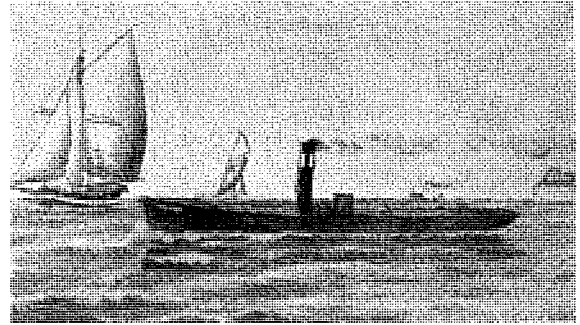
## Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Eabjerg  
 D/S Als  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bes  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabrikker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske Kulkompani  
 Det Danske Petroleumsselskab 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 Heltand  
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa  
 J. Gottfred Jensen, Aarhus  
 D/S Jutlandia  
 D/S Jyden, Eabjerg  
 A/S Motortramp, Stensved  
 D/S Myren  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linieredori  
 D/S Nautic  
 D/S Navitas  
 D/S Norden  
 Rederiet Ocean, A/S  
 D/S Orient  
 D/S Orion  
 D/S Pacific  
 D/S Phoenix, Eabjerg  
 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 Svenningens  
 A/S Em. Z. Svitsera Bjergnings-Entreprise  
 Svitsera Bugserifdeling  
 D/S Torm  
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense  
 D/S Trio  
 D/S Vendila  
 D/S Vesterhavet  
 A/S Vestjysk Dampskibselskab  
 D/S Viking  
 D/S Øresund

## 1869

12. FEBRUAR

## 1944

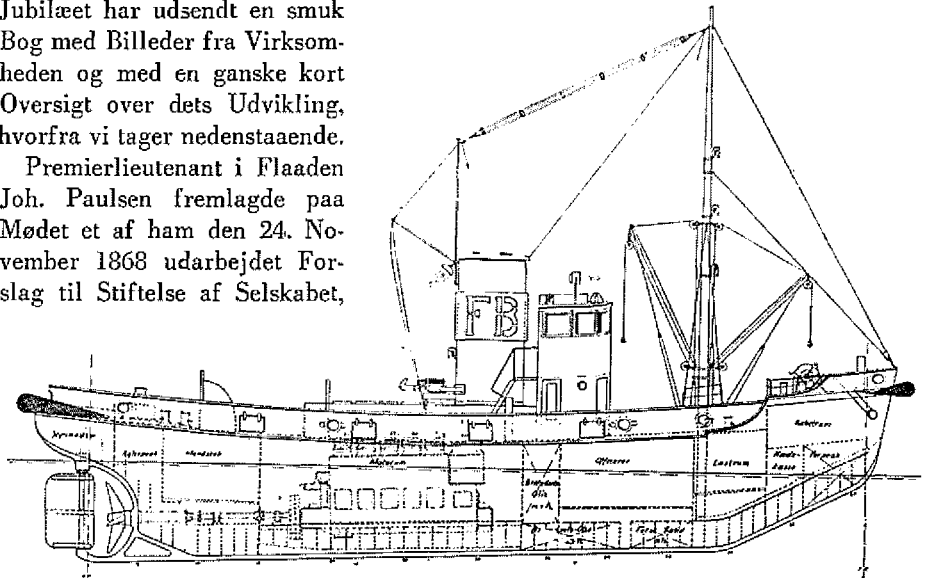


Den 12. Februar 1869 afholdtes et Møde paa Hotel „Phoenix“ i København, hvor det vedtoges at stifte Actieselskabet Københavns Skibsvandforsyningselskab. Dermed var Grunden lagt til A/S det forenede Bugseriselskab, som i Anledning af 75 Aars Jubilæet har udsendt en smuk Bog med Billeder fra Virksomheden og med en ganske kort Oversigt over dets Udvikling, hvorfra vi tager nedenstaaende.

Premierlieutenant i Flaaden Joh. Paulsen fremlagde paa Mødet et af ham den 24. November 1868 udarbejdet Forslag til Stiftelse af Selskabet,

som fik en Aktiekapital paa 15000 Rdl.

Det blev derefter — som det hedder i Bestyrelsens Protokol — sat under Discussion, hvorvidt den Dampbaad, der skulde anskaffes, burde være paa 8 eller 10 (nom.



M/S „Gorm“.

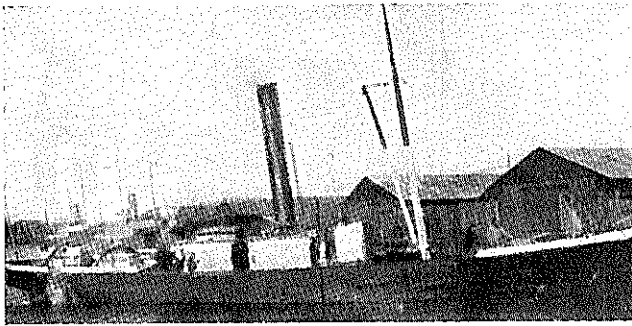


## G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvvej 12 - Tlf. Ryvang 133

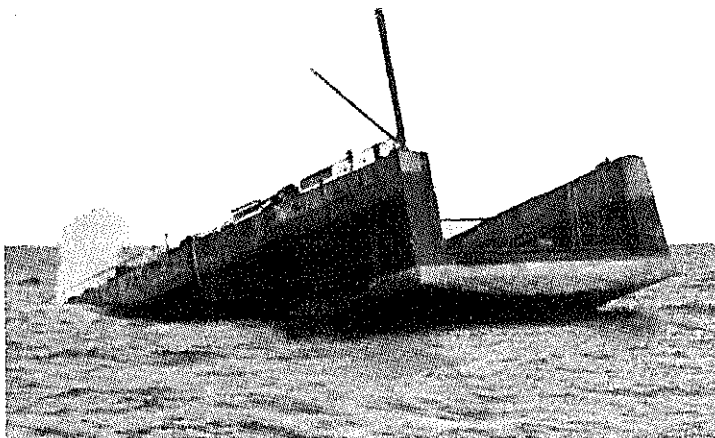
LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Selskabets første Bugserbaad „Thor“.

Red. Bem.) Hestes Kraft. Det vedtoges eenstemmigt at vælge en Baade paa 10 Hestes Kraft, ca. 60 Fod lang — angivet Priis Rdl. 12850, men samtidig at overlade Bestyrelsen, hvis den fandt det rettest, at modtage et af d'Hrr. Burmeister & Wain underhaanden gjort Tilbud, hvorefter Udgifterne vilde blive reduceret til Rdl. 12000. — Alt foruden en Damppe til 400 Rdl., der i hvert Fald burde anskaffes. — Det overlodes til Bestyrelsen at foranstalte alt videre fornødent i Henseende til Baadens Anskaffelse. Erhvervelsen af den af Lieutenant Paulsen tilhørende Vandbaad (Rovandbaad — Red. Bem.) m. v.

I Københavns Havn havde bl. a. de saakaldte „Christianshavnske Rederier,, paa den Tid deres Virksomhed, der foruden Vandforsyning ogsaa omfattede Bugsering. Selskabet ønskede derfor ogsaa at paabegynde Bugservirksomhed, hvorefter Bestyrelsen blev bemyndiget til at indkøbe en passende Bugserbaad, samtidig med at Aktiekapitalen blev udvidet til 60000 Rdl. I Aaret 1872 købtes for 21500 Rdl. af Malmö Bogser Ångbåtsbolag Dampere „Finn“, der under dansk Flag fik Navnet „Thor“. Skibet var bygget paa Kravel af Eg og Fyr. Dimensionerne var i Fod: 76,1×14,0×7,3, og Maskinen udviklede 40 HK.

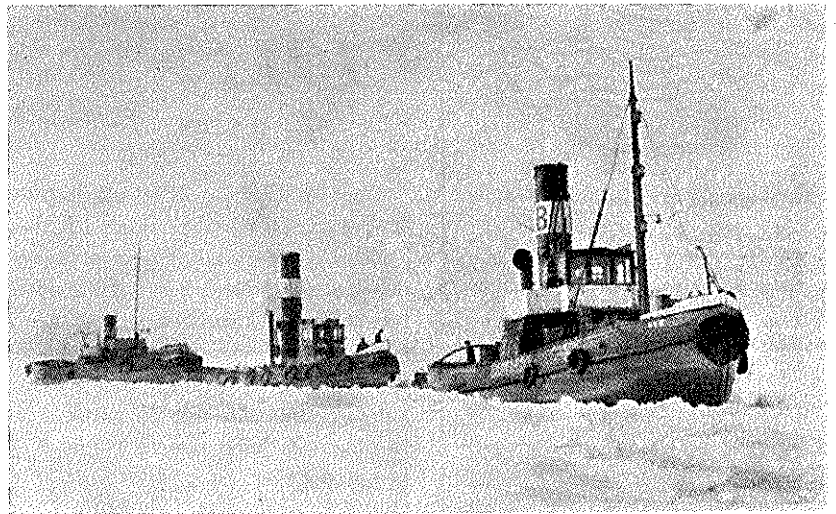


Bugsering af Flydedok, som gaar ned i rum So.

Yderligere anskaffedes Bugserbaadene „Viben“ og „El Ole“, hver paa ca. 8 nom. HK, men Beskæftigelsen i disse Aar maa have krævet mere Tonnage. Af et Bestyrelsesprotokollat af 11. Oktober 1872 fremgaar bl. a. følgende: „Ligeledes vedtoges det at leje Dampbaaden „Vest“ for 5 Rdl. om Dagen (inclusive Maskinmesteren, som Rederen af Baaden betaler) af Det forenede Dampskibsselskab, saalænge Forhandlingerne stode paa om Kiøbet af denne Baad,“ der senere blev købt for 8600 Rdl.

Bugsering var efterhaanden blevet Selskabets Hovedopgave, og den 11. Februar 1874 blev ved en Generalforsamlingsbeslutning Kapitalen udvidet til 155000 Rdl. Samtidig antog Selskabet sit nuværende Navn.

De øvrige Selskaber gik efterhaanden ind i en Sam-



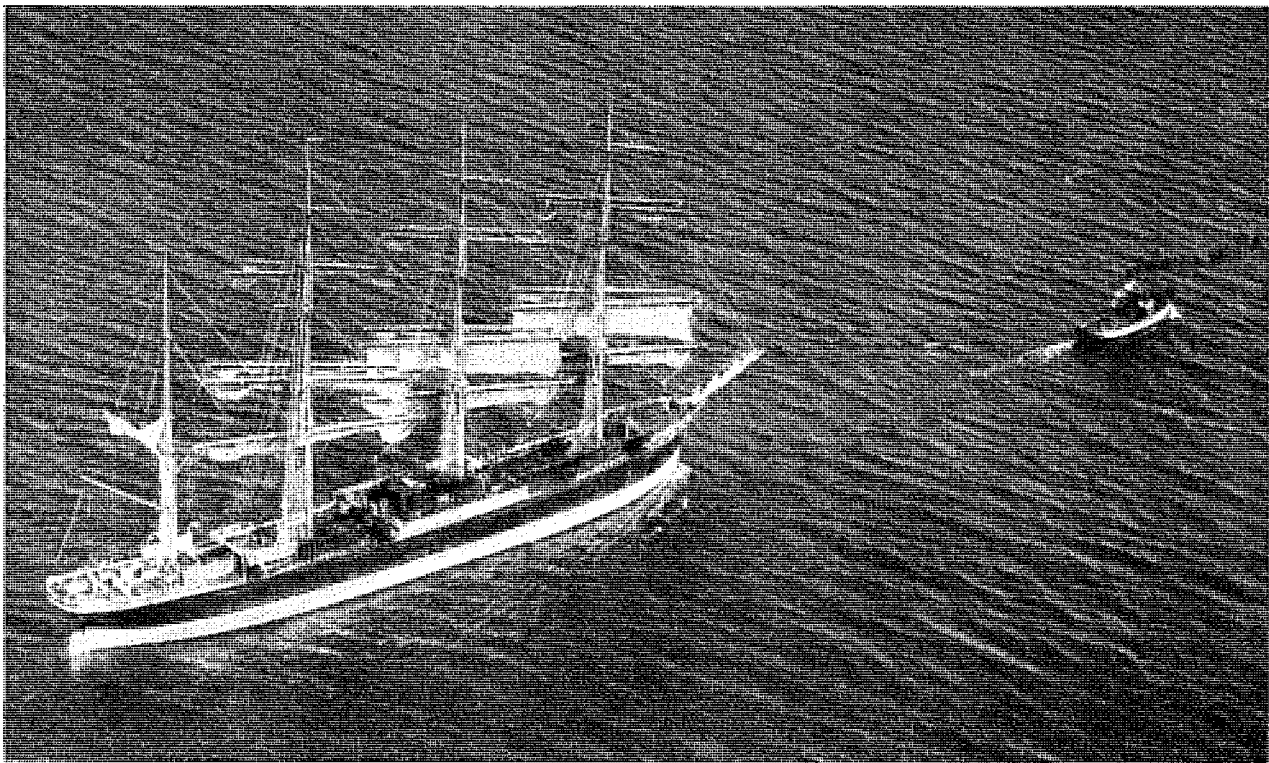
En Vandbaad bringes under store Vanskeligheder ud til en indefrosset Damp.

sejling, som i 1888 bestod af følgende: A/S Det forenede Bugseriselskab, De christianshavnske Rederier. Rederiet Foreningen A/S og Rederiet Stærkodder, som tilsammen disponerede over 13 Baade.

De fleste Skibe, der den Gang anløb København, var selvfølgelig Sejlskibe, som gav en god Beskæftigelse, især for Sundbugseringens Vedkommende Mange af Bugserbaadene var aabne Baade, men de større var Dæksbaade. Heraf var bl. a. „Stærkodder“ og „Dan“ indrettet til at medtage Passagerer, og man havde en ikke ringe Indtægt af Søndagssejladser paa Ven og Klampenborg.

Efterhaanden som Dampskibene vandt frem, blev man i Samsejlingen klar over, at de maatte følge med Tiden, og da Københavns Frihavn i 1894 helv aabnet for Trafik, indgik omtrent samtidig den nybyggede Bugserbaad „Mjølner“ paa 350 IHK i Driften. I 1908 kom yderligere „Tyr“ paa 500 IHK. til.

I en kortere Aarrække drev Selskabet Rederi- og derefter Bjergningsvirksomhed, men helliger sig nu kun Bugsering og dermed be-



Barken „Pamir“ under Langbugsering.

slægtede Arbejder samt Vandforsyning, idet der paa dette Omraade bestaar Samsejling med det endnu bestaaende Refshaleøens Vandcompagni.

Det Forenede Bugserelskab ejer i Dag Motorskibene „Gorm“, „Thor“, „Clara“ og „Capduen“ samt Damperne „Tyr“, „Odin“, „Mjølner“, „Brage“, „Dan“ og „Frode“. Samsejling finder Sted med A/S Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, og Selskabet ejer sammen med det Motorskibet „Ymer“ og Lægter „Irma“.

Begivenheder har medført, at Modgang og Medgang har skiftet som Regn og Sol, men en Milepæl er nu passeret. I den Tid, som kommer, vil uden Tvivl ingen forskelligartede Forhold gøre sig gældende, men Det Forenede Bugserelskab vil vide at tilpasse sig dem og haaber derved at bevare den Tillid, der gennem mange Aar fra forskellig Side er vist det.

Foruden Bugsering i Københavns Havn og i de danske Farvande har Selskabet ogsaa udført Langbugseringer til Vestmanø, London, norske Havne op til Trondheim, svenske Havne op til Luleå, Kotka samt Havne paa den tyske Østersøkyst og Randstaterne og Rotterdam.

De mange Billeder i Jubilæumsskriftet viser, at Selskabets Bugseringer ikke blot omfatter Skibe af alle Størrelser og Arter, men ogsaa Flydedokke, Kraner, Sænkekasser, Pontoner, ja næsten af alt, hvad der kan tænkes at flyde paa Søen. Særlig vanskelige var Forholdene selvsagt i de strenge Isvintre, hvor Materiellet udsattes for de største Anstrengelser og led mange store Havarier, men hvor man trods alt ydede Skibsfarten den nødvendige Assistance saa vidt som overhovedet muligt.

Vi benytter Lejligheden til en kort Omtale af Selskabets nyeste Baade.

Det helsvejsede Motorskib „Ymer“ er bygget af Aalborg Værft i 1942 som Specialbaad til Københavns Havn. Dimensionerne er: Længde overalt 25,14 m, Bredde 6,1 m, Dybde 3,05 m. Skibet er bygget med særlig Henblik paa Isbrydning. Hovedmotoren er en 2-takts Dieselmotor med 4 Cylindre, der udvikler 500 HK. Alle Hjælpemaskiner er elektrisk drevne, og af Hjælpemotorer findes en 50 HK og en 13 HK 4-takts Dieselmotor med tilkoblede Dynamoer med 220 Volts Spænding. Bjergnings- og Ballæstpumperne er flertrins

Brug kun

**Hempel's danske Skibsfarver**

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



Centrifugalpumper, der ogsaa er indrettet til at kunne anvendes til Sprøjtebrug. Af Dæksmaskineri findes et Ankerspil, en Capstan og en hydraulisk Styremaskine med en elektrisk dreven Pumpe. For at kunne passere Knippelsbro, naar den er lukket, er Skibet forsynet med Teleskopkorsten og -mast.

Motorskibet „Gorm“, der er bygget af Svendborg Skibsværft i 1938, er med sine 815 HK den kraftigste Bugserbaad i Norden. Dimensionerne er: Længde overalt 26,82 m, største Bredde paa Spant 6,40 m, Dybde 3,35 m. Linierne og Formen af Stævnen er konstrueret med det Formaal at gøre Skibet saa manøvreedygtigt om samtidig saa velegnet som muligt til Sejlads i Is.

Paa Agterkant af Skorstenen er anbragt en 20 ts Slæbekrog, hvis Fjederapparat er en „Monarch shock absorber“, og hvis Udløsningsmekanisme er udført efter Ristaus Patent.

I Dækshuset er installeret et 100 Ampèretimers Ak-

kumulatorbatteri med 110 V. Spænding, og i Styrehuset findes et Højttaleranlæg for Afgivelse af Ordre.

Hovedmotoren er en 815 HK totakts Dieselmotor med 5 Cylindre. Til Motoren er koblet Skylleluftpumpe, Startluftkompressor, Lønselpumpe og Pumper til Brændselolie, Kølevand og Smøreolie.

Hjælpemaskineriet bestaar af en 60 HK firetakts Dieselmotor, som driver en A. P. T. Systemkompressor og en Startluftkompressor. Systemkompressoren giver Trykluft til Drift af Ankelspil, Capstan, en 6" Bjergningspumpe, en Duplex Smøreoliepumpe og en Duplex Dæksservicepumpe.

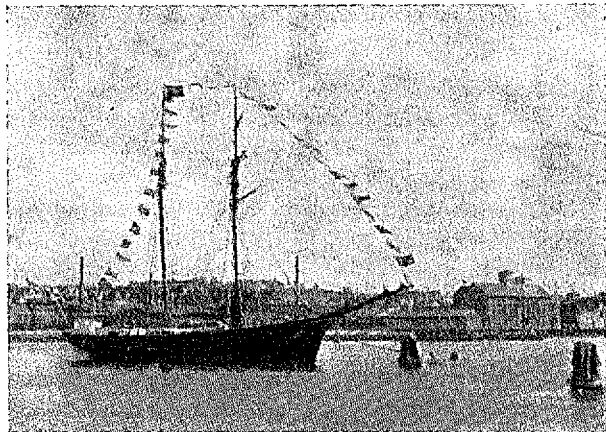
Endvidere er der installeret en 14 HK firetakts Dieselmotor med tilkoblet Dynamo til Drift af en Hayland hydraulisk Styremaskine og til Skibets Belysning. Som Reserve findes yderligere en 12 HK firetakts Dieselmotor med Dynamo. Til Oppumpning af Brændselolie findes en elektrisk dreven Pumpe.

## Sømandshøjskolen i Svendborg

har udsendt sin Aarsberetning for Aaret 1945.

I Skoleaaret fra 1. November 1942 til 1. November 1945 har Skolen ialt haft 97 Elever. Elevantallet siden Skolens Begyndelse er dermed kommet op paa 2382. Der har været Skole i 11 Maaneder paa Grund af et ekstraordinært Hold fra 1. Juli til 1. Oktober.

Paa et Bestyrelsesmøde i August 1942 blev det besluttet at faa Skolen moderniseret fra Kælder til



Øvelsesskibet „Arken“.

Navnet „Neptun“ og er til megen Nytte og Glæde. Desuden har Skolen Øvelsesskibet „Arken“.

Skolen bringer alle, der har støttet den med Gaver eller paa anden Maade, sin hjerteligste Tak, de Skibsførere, der har taget dens Unge ombord, ikke at forglemme.

Husholdningsregnskabet balancerer med 74.500 Kr., Hovedkassen med 51.500 Kr., medens Status viser en Formue paa 82.000 Kr. Regnskabet for „Arken“ og „Neptun“ balancerer med 8000 Kr. „Arken“ er anskaffet for 21.700 Kr., „Neptun“ for 1500 Kr.

Den 1. April begynder en 3 Mdrs. Sommerskole for Begyndere. Undervisningen omfatter: Praktisk Sømandsskab og Sløjd, Dansk, Regning, Geografi, Signaltjeneste, Sundhedslære og nogle Foredrag. Prisen er 100 Kr. maanedlig, hvorfra gaar 20 Kr. maanedlig som Statens Understøttelse.

Der bruges ikke Uniform, men en blaa, strikket Trøje. Gymnastiksko, Sengelinned, Haandklæder og Tæpper skal medbringes.

Vinterskolen er paa 6 Maaneder og begynder den 1. November med Klasser for befarne Sømand og Begyndere.

Formand for Skolens Bestyrelse er Kaptajn Poul Nielsen, København, medens L. Bollerup Sørensen er Skolens Forstander.

Kvist. Udgiften hertil har været 25.000 Kr., hvoraf 5000 er dækket ved Laan, medens de 18.000 er skaffet gennem en Indsamling i Broderkredsen.

Der er blevet indkøbt en Halvdæksbaad paa 4 ts Brutto til Brug ved Undervisningen. Den har faaet

A/S MONTANA Kul, Koks,  
Telefon 9246 Cinders

	Grundlagt 1875	<h1>Th. Møller</h1>	Grundlagt 1875
	<b>Proviant, Dæk- og Maskin-Stores</b>		<b>Nyhavn 45-47, København</b>
Hovedoplæg for Danmark		Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«

# Svejsning af Krumtap for 400 HK

## Dieselmotor

Efter „Esab“s Tidning „Svetsaren“ gengiver vi Beskrivelsen af en Reparation, der, selv om den er foretaget i Land, sikkert vil interessere vore Læsere ved Skibs anlæg. Den er skrevet af Overingeniør G. Hancke, Aktieselskabet Esab, København.

Efterhaanden som Lysbuesvejsningen vinder Terrain betinget af forøget Tillid til Metodens Muligheder, hænder det stadig oftere, at man redder store Værdier og klarer sig i Situationer, som ellers kunde synes haabløse.

Nedenstaaende er et Eksempel paa ny Terrainvinning for Lysbuesvejsningens Anvendelse i Danmark.

I November 1942 blev Rønne Elektricitetsværk forfulgt af en Serie alvorlige Uheld, idet først Værkets Hovedmaskine, en 1600 HK B & W Dieselmotor, led Havari, der krævede total Demontering af Maskinen, hvorved den blev sat ud af Drift for en længere Periode. Dernæst konstateredes Revner i Krumtappen paa en 400 HK Krupp Germania Hjælpmotor og kort efter igen konstateredes lignende Skader paa en 150 HK B & W Spidsbelastningsmaskine. Alt dette resulterede i en — paa Trods af skarp Rationering — usædvanlig haard Belastning af de øvrige Maskiner og dermed øget Risiko for Havari paa disse.

Reparation af sidstnævnte Maskiner paa den kortest mulige Tid var derfor yderst paakrævet. En Un-

dersøgelse af Mulighederne herfor viste, at det vilde vare mindst 2 Maaneder at fremstille en ny Krumtap. Prisen herfor vilde være ca. Kr. 25.000,—.

Man lod dernæst foretage en Vurdering af Mulighederne for at reparere ved Lysbuesvejsning.

Skadens Omfang fremgaar af Tegningen, der viser Beliggenheden af Revnerne, tre ialt. Disses — for Svejsning — gunstige Position og relativt ringe Udstrækning opmuntrede til nærmere Undersøgelse, hvorfor en Prøveopmejsling af Revne I iværksattes. Her viste det sig, at Revnen ikke gik dybere end ca. 26 mm.

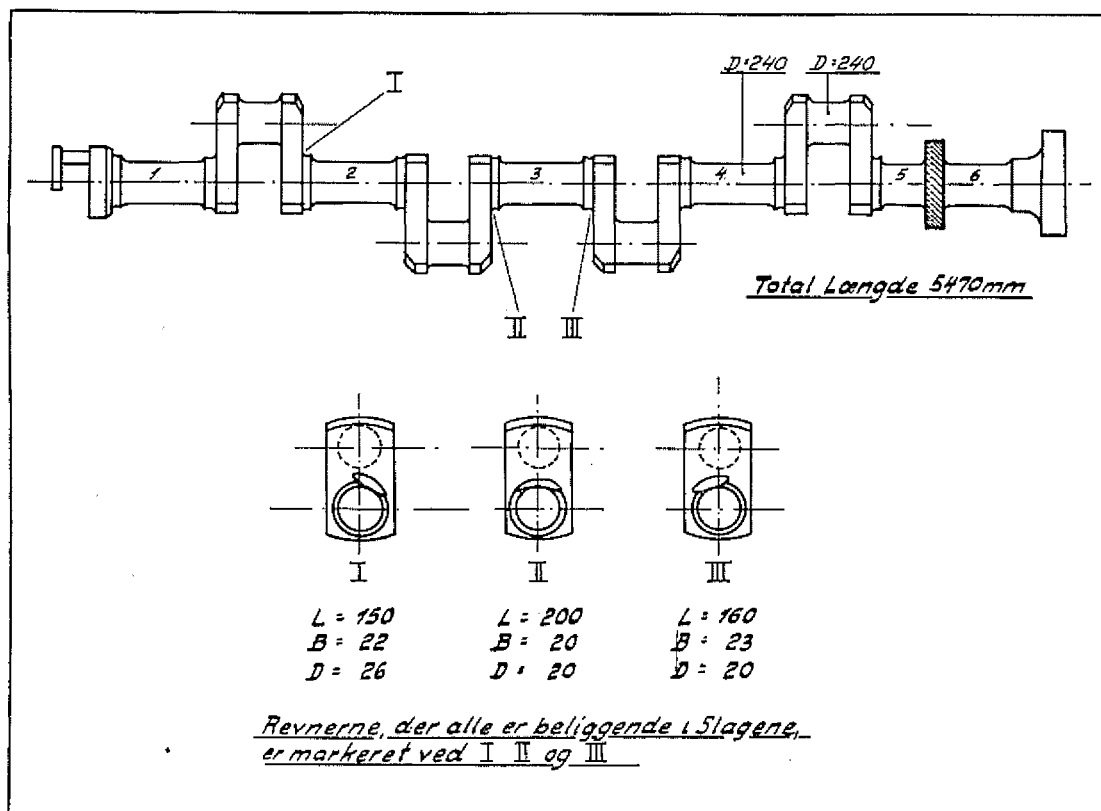
Herefter bortmejsledes Materialet omkring Revne III, hvis Dybde var ca. 20 mm.

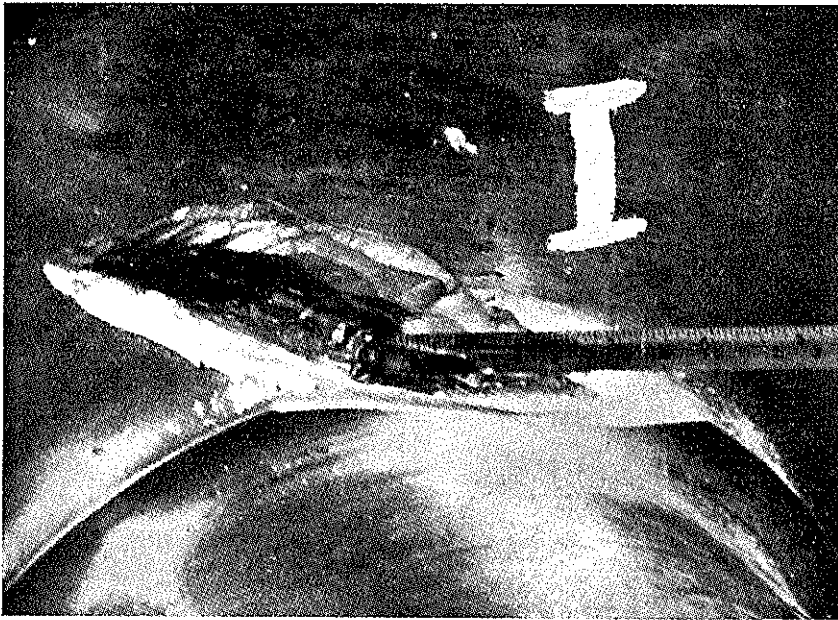
Efter Brudfladerne at dømme var disse Revner af ny Dato.

Revne II viste sig ligeledes let tilgængelig, Dybden var ca. 20 mm.

At Revnerne ikke strakte sig ud over de foretagne Opmejslinger, paavistes ved gentagne Prøver med Petroleum og Kridt opslemmet i Vand.

Paa Basis heraf ansaas Reparation ved Svejsning for fuldt forsvarlig. Transport af den beskadigede





*Oppejsling af Revne 1.*

Krumtap vilde imidlertid blive besværlig, kræve Tid og Penge, hvorfor man besluttede at udføre Svejsningen paa Stedet, hvilket uægtelig medførte Fordele, men ogsaa indebar Risiko for Deformationer, som man næppe kunde afhjælpe uden svære Specialværktøjer. Man maatte derfor iagttage en nøje Kontrol med Varmespændingerne, hvorfor man udarbejdede følgende Arbejdsprogram:

Krumtapakselen rettes op og understøttes i samtlige Lejer. Under Svejsningen drejes Akselen efter Behag, saaledes at der svejses oven-ned, Side-ind eller lodret, dog under Hensyn til, at Slagene bliver lige varme i begge Sider.

Til Kontrol af Deformationerne fasthæftes paa de 2 modstaaende Slag 2 Stk. T-Jern, der skal fungere som Maalearme til Kontrol af Varmedeformationerne — mellem disse anbringes et Maaleur. — Før Svejsningen paabegyndes, stilles Maaleuret paa 0. Efter udført Bundstreng aflæses Uret, og dets Bevægelser følges, til Bundstrengen er blevet kold. Krympningerne kompenseres herefter ved Overhamring med Luftværktøj.

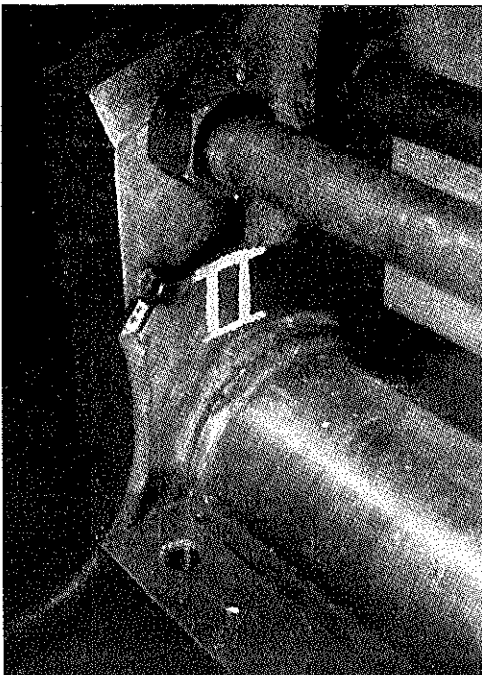
Revne II svejses først, og der lægges ingen ny Streng, før den foregaaende er afkølet til Slagets Temperatur, og Krympningerne er udlignet, ved Overhamring, hvilket kontrolleres ved Maaleuret, der skal vise Nul.

Under Svejsningen beskyttes

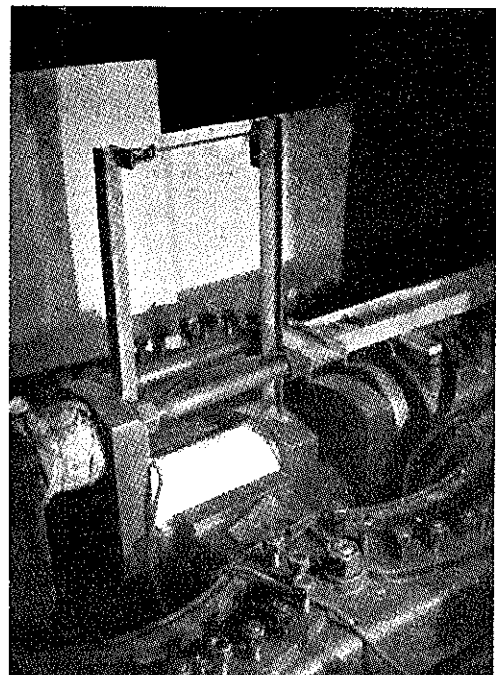
Sølerne ved Omvikling med Asbestvæv.

I Overensstemmelse med disse Retningslinier blev Svejsarbejdet paabegyndt. Der anvendtes udelukkende Kvalitets elektroder OK 55. Man havde haabet at kunne anvende 5 à 6 mm Ø Elektroder, men det viste sig hurtigt, at 3,25 og 4 mm Ø Elektroder var at foretrække, idet Overhamringsarbejdet derved reduceredes væsentligt.

Under Svejsning af den første Revne viste det sig vanskeligt alene ved Overhamring at beherske Spændingerne, hvorfor man besluttede at svejse, medens Revnestedet blev paavirket med Trækspændinger. I dette Øjemed anbragtes Spærrebolte som vist.

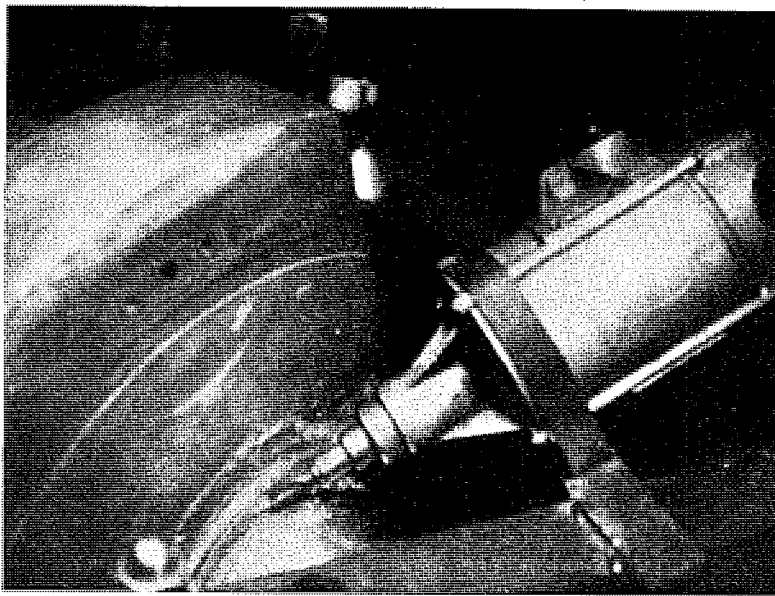


*Anbringelse af Spændbolte.*



*Anbringelse af Spændbolte og Maaleur.*





*Bortfræsning af overflødig Materiale.*

Boltene blev nu før Svejsning af hver Streng (ialt 15 Streng pr. Opmejsling) spændt saa meget, at Uret viste ca.  $\div$  0,6 mm. Efter Svejsningen pauseredes i ca. 20 Min., hvorefter der stemtes med Lufthammer i ca. 15 Min. Herefter fjernedes Spændeboltene, og Uret kontrolleredes (om fornødent fortsattes Stemningen, til Uret viste Nul).

Dette Arbejde forløb fuldkommen programmæssigt uden Vanskeligheder af nogen Art. Til Opmejsling, Svejsning, Affræsning og Afpudsning medgik ialt 52 Arbejdstimer og 55 Stk. Elektroder OK 54 — 4 mm Ø.

Begge Maskiner har, siden Reparationen blev udført, kørt til Stadighed, Dag og Nat, uden at der har vist sig de mindste Ulemper.

Efter denne Fremgangsmaade fuldførtes Svejsarbejdet paa 4 Dage, hvorefter det overflødigste Materiale fjernedes med en Endefræser i en Haandboremaskine fastspændt paa Fundamentsrammen. Denne Opspænding muliggjorde Rensningen af Svejsstederne ved simpelthen at tørne Krumtapakselen.

De samlede Omkostninger ved denne Reparation, altsaa Demontering, Undersøgelse, Svejsning, Istøbning af nyt Lejemetal og Genopstilling, androg ca. Kr. 5.000,00. Arbejdet fuldførtes paa 10 Dage, hvorved Rønne Elektricitetsværk's øvrige, haardt arbejdende Maskiner fik en tiltrængt Aflastning.

Efter at omtalte Maskine havde arbejdet tilfredsstillende i 2 Maaneder, besluttedes det at reparere Skaden paa den havarerede 150 HK B & W Motor.

## Fiskeriaarbogen 1944

Man har gjort os opmærksom paa, at Indholdsfortegnelsen, som vi kritiserede i sidste Nummer, ikke blot skal være for almindelige Mennesker, men ogsaa skal opfylde ganske bestemte Fordringer fra Fiskeridirektoratet, hvilket tilsammen bevirker, at den har faaet den Inddeling, som den har.

Red.

## D. F. D. S. Begravelseskasse

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1943.

Medlemstallet ved Udgangen af Aaret var 1123. 18 er i Aarets Løb afgaaet ved Døden.

Kasseregnskabet balancerer med 41.481 Kr. Formuen er nu 205.570 Kr., idet Formuefremgangen er paa 5554 Kr.

Begravelseskassens Formand er Hr. J. P. Nielsen. Den ordinære Generalforsamling afholdes Søndag d. 16. April i „Karnappen“s Selskabslokaler.

### *Er De træet og uoplagt?*

Det kan vi allesammen komme ud for, saa skænk Dem selv en fornøjelig Stund. Gaa ind hos Deres Boghandler og spørg efter VIKINGEN's Forlags spændende og interessante Bog fra de store Sejskibes Tid.

Det er højst sandsynligt, at han har udsolgt den, men han kan hurtigt skaffe et nyt Eksemplar fra VIKINGEN's Forlag.

Denne Bog er blevet rost overalt i Pressen som en af de mest spændende Underholdningsromaner, der er udkommet i Aar. — Gaa ind hos en Boghandler og spørg efter „Den shanghaijede Præst“ af O. M. Børup Sørensen.

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY

**Bunkers:**

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

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

# Handelen med Skibe i 1943

I de Kataloger, som ved Aarsskiftet er udgivet af to af vore største Skibssalgsfirmaer, Suenson og Jespersen og Københavns Skibssalgs-Bureau ved Charles Hvilson, gives der forskellige Oplysninger, hvoraf vi her bringer et Uddrag.

Om et Marked for Dampere har der næppe nok været Tale. Af Lastebaade er der i hele Aaret kun omsat „Mercur“ 300 ts DW, bygget af Jern 1888, Pris 216.000 Kr. Passagerdamperen „Samsø“ er solgt i havareret Stand efter Minesprængning og skal ombygges til Motorskib. Desuden er der omsat en Dampyacht og to Slæbebaade. Høje Priser i Øjeblikket frister ikke Ejerne. For en 640 ts Baad, bygget 1895, har der været budt 380.000 Kr., uden at Rederiet har villet acceptere.

I Øjeblikket findes der ingen Damptonnage paa Markedet.

Af Nybygninger er der i Aarets Løb indgaaet 8 Skibe i den danske Flaade paa tilsammen 21.500 BRT, nemlig 2 Dampere, 1 Motorskib paa 3000 ts DW, forsynet med en generatorrevet Dieselmotor, 3 større Specialskibe, 1 mindre Tankskib samt 1 mindre Fragtmotorskib. Desuden er der tilført Handelsflaaden 6 Motorsejlere paa tilsammen ca. 800 BRT, bygget af Træ.

Markedet for Motorsejlere har ligget trægt i 1943 i Sammenligning med 1942, og Priserne har været vigende. Medens der i 1942 omsattes 125 Skibe, er der i 1943 kun omsat ca. 80. For at give en Idé om Priserne kan følgende nævnes:

3/m Skonnert 350 ts DW, bygget af Træ	
1940 .....	215.000 Kr.
3/m Skonnert 170 ts DW, bygget af Træ	
1922 .....	143.000 Kr.
Skonnert 110 ts DW, bygget af Træ 1905	64.000 Kr.
Skonnert 85 ts DW, bygget af Træ 1902	40.000 Kr.

Der er placeret Kontrakter for Bygning af 5 Motorsejlere paa ca. 100 BRT, ca. 180 ts DW, for Levering til Sommer. Prisen andrager — fuldt sejlfærdige, inkl. elektr. Lys, Motor, Tanke og Spil — ca. 250.000 Kr., og der ydes 60 pCt. i Statslaan.

Markedet har været livligst for Fiskefartøjer, og der er ikke i nogen tidligere Periode nybygget og omsat saa megen Tonnage som i 1942 og 1943. Alle Værfter, der leverer saadan Tonnage, har været og er fuldt beskæftiget langt ind i næste Aar. Nybygningerne er fra 20 til 50 Tons; en enkelt paa 60 Tons, forsynet med 180 HK Motor, kostede 170.000 Kr. og er den største leveret i 1943, men der er afgivet Be-

stilling paa en Kutter paa 75 Tons for Levering til Foraaret.

Fra Udlandet foreligger der kun sparsomme Oplysninger, de bedste og meget betydelige og interessante fra Sverige.

Sverige har som neutralt Land med første Klasses Værfter, med Kapital og betydelige Materialressourcer en enestaaende heldig Stilling og har forstaaet at udnytte den.

Sverige har under Krigen mistet ca. 1/3 af sin Flaade, og Bestræbelserne gaar ud paa saa vidt muligt at erstatte Tabet, og her er betydeligt Resultat naaet. For at kunne generobre og udvikle sin tidligere Stilling er det nødvendigt at møde op med Tonnage af saa høj en Standard, at den kan tage Konkurrencen op med en hvilken som helst anden. Ved Krigens Udbrud laa Sverige inde med store Lagre af Nybygningsmaterialer, men Tilgangen har ikke holdt Trit med Forbruget, og den færdigbyggede Tonnage er derfor reduceret Aar for Aar, og det er nu umuligt blot nogenlunde at sikre sig en Dato for Levering.

Største Delen af de nybyggede Skibe er paa 6000 til 12.000 Tons, enkelte op til 17.500 Tons, saaledes at den Motorskibstonnage, der er tabt paa Grund af Krigen, overstiges, for Tankskibenes Vedkommende endda betydeligt, af den nybyggede. Desuden er der bygget et betydeligt Antal Skibe paa ca. 3000 Tons. Prisen paa Nybygningerne er som Regel ikke opgivet, men et enkelt Tilfælde kan nævnes, nemlig en 2900 ts DW Damper med Levering 1945 til 2.350.000 Kr.

Den indenfor Sverige omsatte secondhand Dampertonnage er betydelig ringere end i 1942, nemlig kun 4 større, hvoraf vi nævner: 2000 ts DW, bygget 1909 850.000 Kr., 440 ts DW, bygget 1855 80.000 Kr.

Desuden er der omsat 8 mindre, træbyggede Lastdampere, 6 ældre Passagerbaade og 5 Bugserdampere.

Af Motorskibe kan nævnes: 4060 ts DW, bygget 1922 1.800.000 Kr. samt 6 mindre, samt af Motortankskibe: 12.850 ts DW, bygget 1931, 3.000.000 Kr., 8300 ts DW, bygget 1922, 2.050.000 Kr. og 1705 ts DW, bygget 1940, 3.000.000 Kr.

Markedet for Motorsejlere var betydelig livligere end i 1942, og der omsattes op mod hundrede Skibe. Priserne var betydelig lavere end i Danmark, hvilket tydeligt fremgaar af følgende Sammenligninger:

Dansk	350	Tonner	bygget	1904	solgt	for	215.000	Kr.
Svensk	375	—	—	1903	—	—	129.000	—
Dansk	115	—	—	1915	—	—	90.000	—
Svensk	105	—	—	1922	—	—	28.000	—

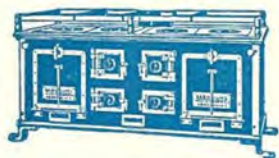
Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39. Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Barentzen.

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

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



*Kabys-Komfurer*  
i alle Størrelser

Forlang Katalog  
Telefon Central 16 30



## HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords  
Faæs i alle Verdenshavne

Grundlagt  
1899

**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



**IVER C. WEILBACH & CO.**  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

## C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

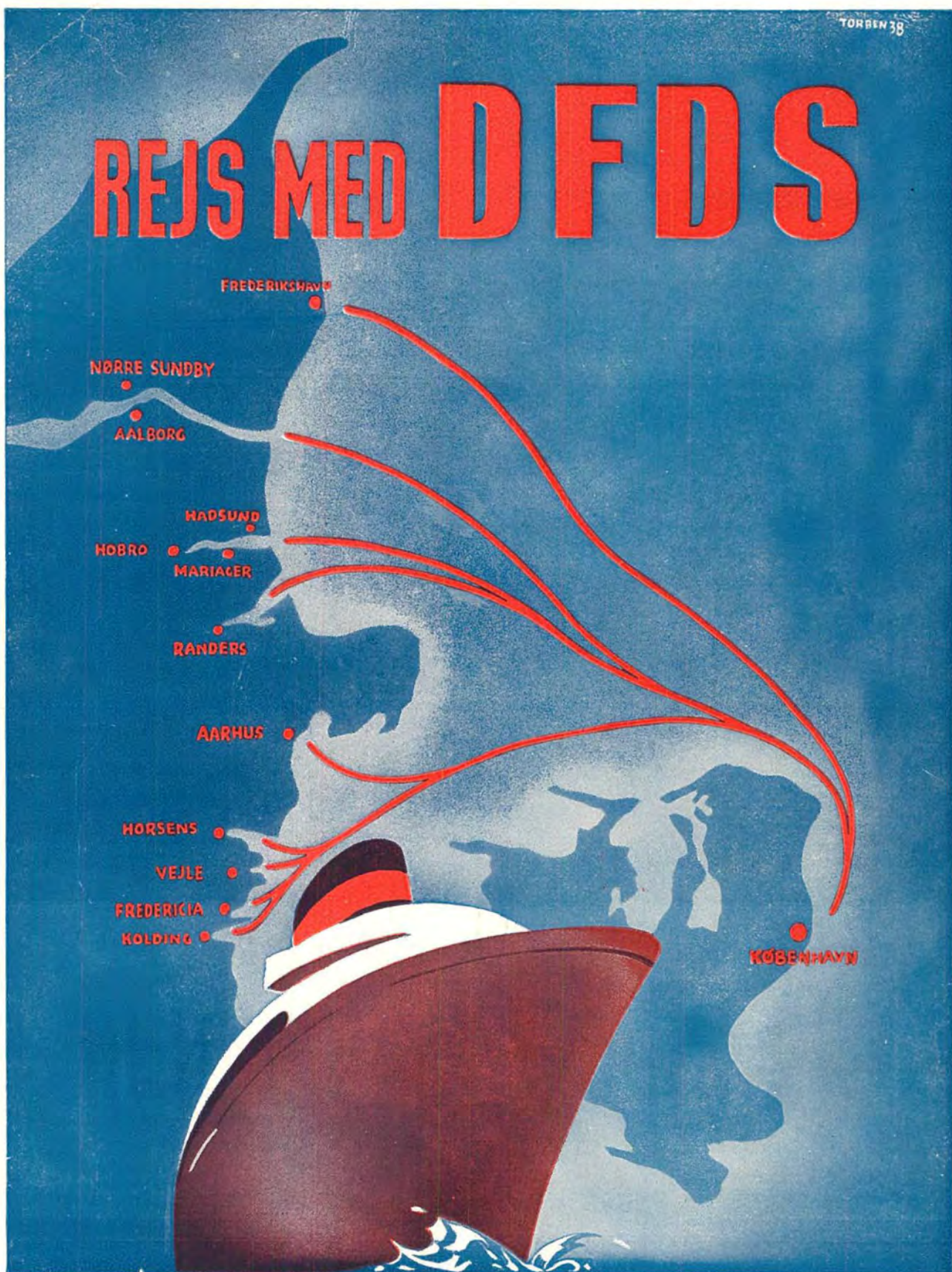
\*

Korresponderende Røder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

*Rejs med DFDS*

TORREN 38

# REJS MED DFDS





# VIKINGEN

75 Øre  
1. April

DER LOSSES TØRV  
Maleri af V. Qvistorff

1944 - Nr. 4  
21. Aargang



Dans Deumont siger: Marinelivet strømmer op!



AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

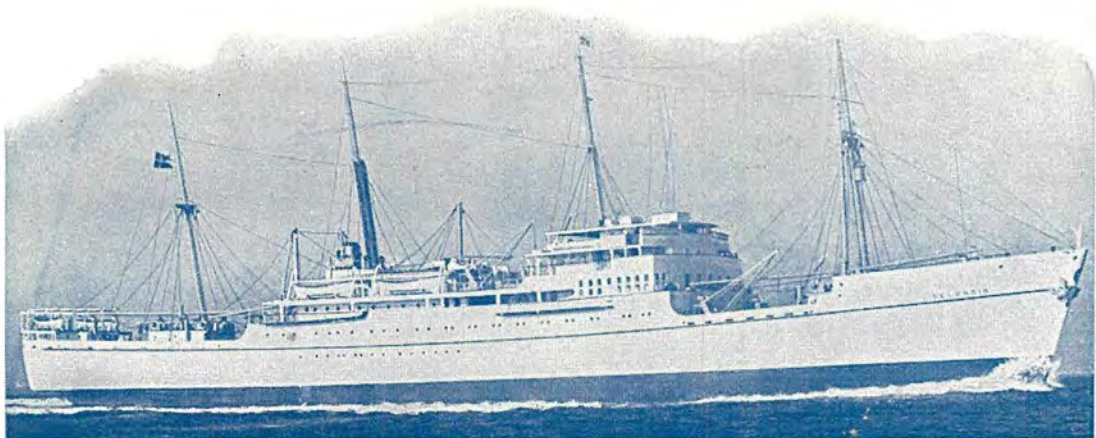
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

# D/S JUTLANDIA

Ny Toldbodgade 5

København

Telf. 8192

## D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

## C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

## DAMPSKIBSSELSKABET

# TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

# "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

## DANSK RADIO

Aktieselskab

Amaliegade 33, København K.

Driftsselskab for Radioanlæg ombord i danske Skibe

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert Formaal

Ekkolod Apparater etc.

Telegr.-Adr.: DARIOSE Telefon Central 7282

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

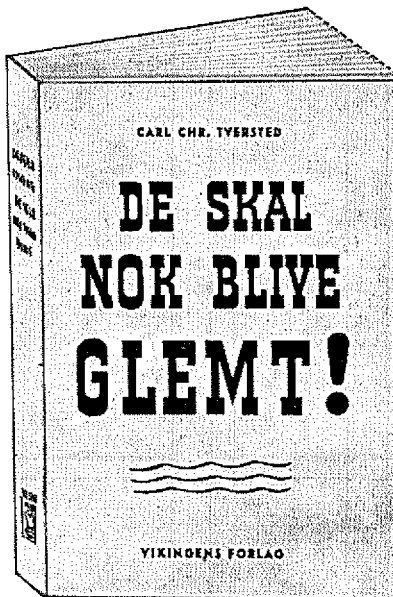
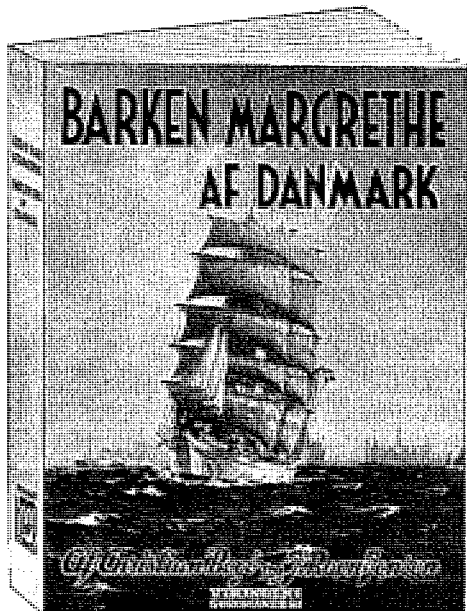
# 4 Trumfer



Pris Kr. 8,50 — Kart. Kr. 10,00

Hvad Pressen sagde om  
**„Leopardlængen“**

Bogen er rig paa Begivenheder og paa godt gammeldags Nyboderhumør. — Man lærer de gamle Nyboderfolks Liv og Færden at kende. Enhver vil have Glæde af at læse denne Bog, og for alle, der paa een eller anden Maade har Tilknytning til „de danskes Vej til Ros og Magt“ eller har Minder fra de gamle Nyboderhuse, vil Bogen netop være det, de har længtes efter.



Pris Kr. 7.50

Hvad Pressen sagde om  
**„De skal nok blive glemt“**

„De skal nok blive glemt!“ er en Bog, der er vanskelig at slippe, ikke alene under Gennemlæsningen, men ogsaa bagefter. Man føler, det er en sand Verden, den ruller op for een. En Verden, man bør kende for ret at kunne vurdere Sømandens Indsats under Forhold af saa katastrofal Art, som de færreste af os gør sig klart.

**„Barken Margrethe“**

Denne store Roman paa 270 Sider (Format 21×29 cm), der er illustreret med Farvebilleder og Fotografier fra Filmen, udsælges til ca. halv Pris **Kr. 4,50** med et smukt farvelagt Omslag i Kartoneret.

„Barken Margrethe“ er saa kendt over hele Danmark, at enhver, der har set Filmen, ogsaa bør eje Bogen.

til Konfirmationen

fra

## VIKINGEN'S

Forlag

Gl. Mønt 39

København K

Telf. C. 9822

Byen 8040



Pris Kr. 6,50 — Kart. Kr. 8,00

Hvad Pressen sagde om

**„Den shanghajede Præst“**

„Den shanghajede Præst“, en let Underholdningsbog, godt skrevet og vanvittig spændende, er en af den Slags Bøger, man nødig lægger fra sig, førend man slutter paa sidste Side.

En Bog, vi trygt kan anbefale de af vore Læsere, der søger en spændende og underholdende Lektüre.



»I Skolen var jeg en doven Hund —  
men Marine-Livet strammede  
mig op«  
siger Skuespiller

## Poul Reumert

Ved Carl Østen

VOR Nationalscenes store Kunstner og dansk Films imponante Skikkelse, Poul Reumert, var en kort Tid Lærling i den danske Marine med den Hensigt at gaa Søofficers-Vejen — en Fremtidsstilling, han med det samme indsaa ikke var noget for ham. Da han havde afmønstret og rundet Studentereksamens-Pynten, gik han ombord i „Thalia“s Teaterbaad, der bragte ham blidere Bør, og i hvilken hans rige, kunstneriske Evner skaffede ham Laurbærkranse og Ordener i Stedet for Epauletter og Ordener, og hvor Publikums Bifaldsbrus var et Remplacement for de maritime Salutter. Og kom han ikke til at repræsentere sit Land paa Udlands-Togt i en Søofficers flotte Uniform, kom han til at gøre det med saa megen mere Bravour paa „Kommandobroen“ i „Comedie Française“ og „L'Odéon“.

Og kan Monsieur Reumert spille „Grand Seigneur“ paa Scenen, kan han tilfulde være det i sit hyggelige og pragtfulde Hjem paa Østerbro, hvor jeg aflægger Besøg for at bede ham fortælle om sin maritime Tilværelse. Fra hans altid elegantklædte Skikkelse udstraaler en *air* af viril Charme, Elskværdighed og Hygge, der — efter at vi har sat os i en Krog af hans store Arbejdsværelse og under en Stander-Lampes douce Lys-Cirkel — yderligere forhøjes ved, at Poul Reumert tænder en af sine lange Piber! Og saa udspinder der sig følgende Konversation, der ikke kunde være ført hyggeligere i nogen Admirals-Kahyt ombord paa en Orlogsmænd.

„Jeg har set i et biografisk Leksikon, at De for-



svandt hjemmefra for at gaa ind i Marinen, da De ikke maatte gaa Teatervejen,” siger jeg til Poul Reumert.

„Det passer nu ikke, at jeg „stak af“ hjemmefra, for min Fader havde indgivet Ansøgning til Marineministeriet. Jeg var jo kun 14 Aar, og saa er man jo ikke myndig til selv at ansøge om noget,” lyder Poul Reumerts Svar.

„De var altsaa lige kommet ud af Skolen?“

„Ja — „Gl. Holms Latinskole“, som jo ikke eksisterer mere. Jeg blev antaget i Marinen i Maj 1897, hvor vi frivillige Lærlinge straks kom ombord i Logisskibet, den tidligere Fregat „Sjælland“, der laa fortøjet lige overfor Toldboden. Den Gang mødte man i Uniform, for den skulde Lærlingene selv anskaffe i Land, og jeg husker, at min som de fleste andre blev købt hos Købmand Lerbech i Holmens Kanal.“

„Marinen blev altsaa ikke Deres Livskald. Hvor lang Tid blev De derinde?“

„Kun et Par Maaneder. Jeg mærkede straks, da jeg satte Foden paa „Sjælland“s Dæk, at her hørte jeg ikke hjemme. Jeg havde altsaa taget en gal Beslutning, men da man ikke skifter Beslutninger, som man skifter Skjorte, maatte jeg holde ud.“

„Kom De rigtig til Søs?“

„Ja, det kan De stole paa. Efter en Tid at være opøvet i Eksercits og meget andet paa „Sjælland“ kom vi Lærlinge ombord i Panserskibet „Helgoland“, der

skulde til England for at repræsentere Danmark ved Dronning Victorias 60-Aars Regerings-Jubilæum eller „Diamant-Jubilæum“ den 20. Juni 1897. Efter at „Helgoland“ var rigget til ved „Dokøen“, kom dens ca. 400 Mand store Besætning ombord. Dens Chef var Kommandør C. F. Wandel og Næstkommanderende Kaptajn Schlüter, Fader til Forfatteren Karl Schlüter. Endvidere var Kaptajn A. F. M. Evers, den nulevende, afgaaede Viceadmiral samt Marinemaleren Carl Locher, Fader til Jens Locher, med ombord, og blandt mine Kammerater var ogsaa den indenfor Diplomatiets senere kendte Urban Malthe-Bruun. Jeg fik straks en Sømands haarde Kaar at føle. Ved Skagen maatte vi dreje bi paa Grund af Storm, der opholdt os et Døgn eller to. Saa stak vi til Søs og kom ind i en Orkan, som gjorde, at vi var 7 Dage undervejs. Baade Sø og Vind var imod, saa at vi ofte kun kunde gaa for halv Kraft, og for at klare den nogenlunde maatte vi gaa ud af den afstukne Kurs. „Helgoland“, var ikke noget Søskib, den huggede saadan i Borde, og den farefulde Sø bevirkede, at vi maatte surre Kanonerne ekstra fast med mægtige Jernkæder og store Trosser. Den første Dag under den orkanagtige Storm var jeg stukket ud til Ordonnans, hvilket ikke var noget behageligt Job paa Dækket i det Vejr, hvor taarnhøje Bølger ustandseligt skyllede hen over Dækket. Da vi endelig kunde ankre op ved Spithead, der som bekendt ligger mellem Portsmouth og Isle of Wight, var Vejret roligt, men vi maatte anvende flere Dage til Rengøring af Master og Skorsten, der var blevet helt hvide af Salt fra Nordsøens Bølger.“

„De undgik vel ikke Søsuygens Kvaler i det haarde Vejr?“

„Nej, men det var jeg heldigvis ikke ene om. Vi blev dog hurtigt vænnet af med det, for vi blev kommanderet til at gøre Gymnastik nede paa Banjerne med den Trusel, at hvis nogen brækkede sig, fik de Tamp i Enden og en Rugbrødsskive stukket i Munden. Da der ikke var nogen, der brød sig om at faa Tamp i Enden, var der ingen, der brækkede sig — og saa var den Potte ude.“

„Hvad erindrer De fra den store Flaaderevue paa Spithead ved Regerings-Jubilæet?“

„Først husker jeg den engelske Flaade, der laa der, saa langt som Øjet kunde række, og dernæst laa paa Geled de repræsenterende Orlogsmænd fra Alverdens Nationer i et enormt Opbud. Ved Siden af „Helgoland“ laa Sverigs Repræsentant, og jeg husker, at for Eksempel Japan var repræsenteret af en mægtig „Kasse“. Selve Jubilæumsdagen frembød Solskin og stille Vejr, og da Dronningens Yacht „Victoria and Albert“ sejlede mellem Krigsskibenes Geledder, istemte de forskellige Skibes Mandskab, der hang i Vantene eller stod opstillet til Parade paa Dækket, kraftige „cheers“, idet de svingede med Huerne, alt medens Kanonerne gav drønende Salutter. Dronningen, som sad i en Stol henne agter paa sin Yacht, besvarede Hyldesten med at vifte med sit Lommetørklæde. — Vi blev liggende

paa Spithead en 10—12 Dage og var ogsaa i Land — i Ryde — for at købe Souvenirs. Mellem de forankrede Skibe ved Revuen skar nogle underlige smaa Baade som Pile gennem Vandet, som syntes pudsige, fordi de var forsynet med 6—7 Skruer paa forskellige Steder, og jeg tænker, at de skulde fungere som en Art Reklame. — „Helgoland“ var et af de sidste Skibe, der forlod Revuen, saa vi havde Lejlighed til at betragte de øvrige Orlogsmænd nærmere, naar de sejlede forbi os. Den amerikanske Milliardær Wanderbilt passerede ogsaa forbi os ombord paa sin mægtige, hvide Dampyacht, og da han var ud for os, lod han hejse et mægtigt Silke-Dannebrog, medens hans store Orkester spillede „Kong Christian —“. Som Høfligheds-Gengældelse hejste vi det amerikanske Flag og spillede „Stars and stripes“, der paa Grund af vort Orkestres Lidenhed helt overdøvedes af „Kong Christian“. — Hjemturen over Nordsøen foregik i godt Vejr, og efter at have rundet Skagen, ankrede vi op i Øresund for at afholde Øvelser.“

„Hvad gode Minder har De ellers fra Marinen?“

„Der var Køjerne — dem glemmer jeg aldrig. Hvor laa man godt i dem! I Søgang vippede de jo i samme Takt og i samme Retning — man stødte ikke paa hinanden. Og mere end een Gang har man lagt sig til Hvile i dem med pjaddervaade Klæder uden at blive syg. Det er i Grunden mærkeligt, hvad man kan taale! Hvad Maden angik, tør jeg ikke sige, at den var som paa de finere, franske Restauranter. Navnene heller ikke. En Ret, vi ofte fik, betegnedes „Tværskibsvælling“, Sødsuppe kaldtes for „Batteriforskrækkelse“ og Rullepølse for „Fransk Sjal“, glimrende Betegnelser, ikke sandt? Men Appetitten var der trods alt ikke noget i Vejen med. Og hvis man var heldig at have en Ordonnans-Tjans i Nærheden af Officers-Messen, og Kokken var flink, kunde det hænde, at der faldt en „Luns“ af, som det gjaldt om at hugge i en Fært og faa svøbt ind i et Stykke Avispapir til Fortæring ved given Lejlighed. — Om Morgenen stillede vi til „Morgensnupperter“, hvilke bestod i ganske ovenud kraftige Knips paa Næsen, og det skulde helst bløde lidt derefter for at være rigtig godt. Disse „Snupperter“ betragtedes som en Slags Udmærkelse og var ligefrem en Hæder at faa for en rask Dreng. De tildeltes af en Overkanoner Christiansen, som jeg tit havde Hundevagt sammen med — vi var gode Venner forøvrigt. Vi frivillige Lærlinge havde ogsaa, selvom vi ikke blev behandlet som „Kæledægger“, adskillige Kælenavne saasom „Storkeunger“, „Ræveunger“ og „Keglerejsere“.

„Det var altsaa ikke „Snupperterne“ og det at være under haard Kommando, der fik Dem til at gaa ud af Marinen, Herr Poul Reumert?“

„Nej, det var det bestemt ikke! Som sagt, jeg følte, at jeg ikke hørte hjemme der, og maatte bekende, at den Beslutning, jeg havde taget om at gaa den Vej, var helt forkert. — Og da jeg havde været saa „heldig“ at faa Mus i højre Albueled, og Armen saaledes ikke egnede sig til Klatring, brugte jeg dette gode

Paaskud til at komme ud derfra. — Min Tid ombord som „Frivillig Lærling“ i vor kære Marine kom iøvrigt til at udvikle mig rent menneskeligt, og man ligesom følte det Ansvar, der fulgte med at staa paa egne Ben. I Tiden forinden gik man hjemme og var „Kæledægge“, og i Skolen var jeg en „doven Hund“. Men Marinelivet strammede mig op, saa at jeg efter den Tid blev Nr. 1 i Skolen og tog Studentereksamen i 1901 ved „Borgerdydskolen“ i Helgolandsgade.“

„Kan De endnu huske nogle af de maritime Kommandoer?“

„Ja, for Eksempel: „Musik og Skansevagt paa Dækket, klar ved Flag og Gøs!“

„De blev ikke senere indkaldt som Værnepligtig i Marinen?“

„Nej, jeg fik Frinummer.“

„Bevarede De efter Deres Udtræden Kontakten med Marinen?“

„Nej, ikke særligt, udover at jeg altid hilste med Ærbødighed paa mine tidligere Foresatte, naar jeg mødte dem paa Gaden. Og det var mig en stor Fornøjelse at se Marinens Folk igen, da jeg under deres Internering havde den Ære og Glæde at optræde for dem paa „Holmen“ og „Lynetten“.

„De har ingen Erindringer fra Deres Marine-Tid i Form af Billeder eller Uniformsgenstande som Krave og Huebaand?“

„Det har jeg ikke. Folk i Almindelighed blev dengang ikke fotograferet saa ofte som nu. Men Uniformen, som jo var privat Ejendom, gik jeg med, da jeg kom hjem, efter at Kokarder og Navne-Baandet var taget af Huen og de blanke Knapper skaaret af Stortrøjen — Herregud, det var jo godt Tøj. Og saa disse Uldskjorter, der kradsede — men det var sikkert sundt for Huden.“

„Efter den store Sukces, De har haft som Skuespiller, tror De saa, at De vilde have bragt det lige saa vidt som Søofficer?“

„Afgjort ikke — jeg vilde i saa Fald kun være blevet en maadelig Søofficer. Godt for Marinen, at jeg havde den Arm!“

„Deres gode, danske Sind — spirede det frem i Marinen eller fik en yderligere Ballast der?“

Poul Reumert pauserer lidt ved at tage et Par lange Drag af Piben, hvorefter han svarer mig med et Tonefald, der har en Klang af Vernod: „Min Kærlighed til alt, hvad der er dansk, blev yderligere styrket i Marinen, som jeg kom til at holde af, og det har gjort mig meget ondt at erfare den danske Flaades Endeligt. — Men den danske Marine, til hvilken saa stolte Navne som Tordenskjold, Huitfeldt, Juell, Willemoes og Suen-son er knyttede, vil blomstre op paany!“

Carl Østen.

En meget smuk

Chanty-Bog

OSCAR JENSEN:

Internationale Sømands-Opsange

**CHANTIES**

med danske Variationer, Forklaringer  
og Noder

Indbunden i Shirting med Guldtryk

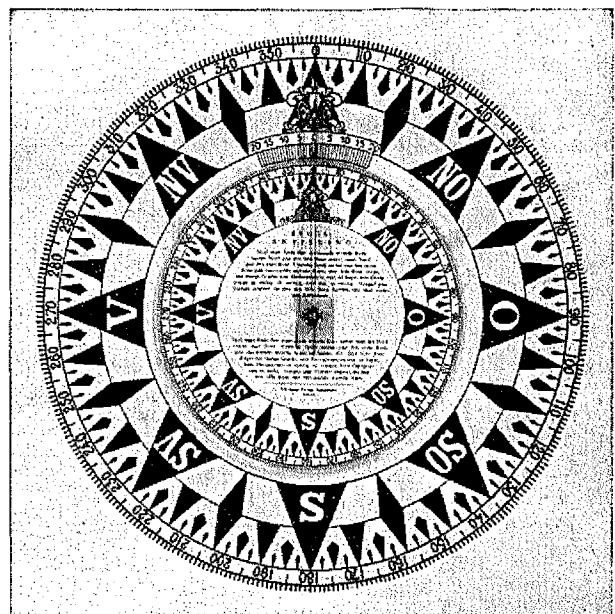
Nedsat til Kr. **3.75**

Oprindelig Pris Kr. 7.50

Vikingens Ekspedition,

Gl. Mønt 39 København K.

Tlf. Central 9822 — Byen 8040



Sikrer Dem

**KURSRETTEREN**

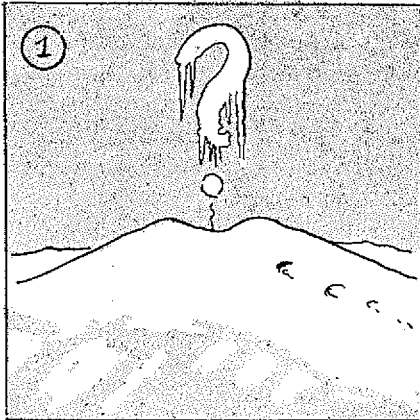
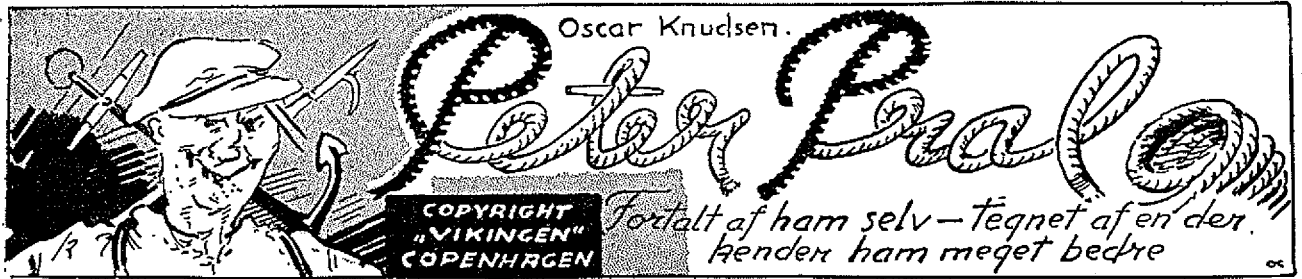
Enhver kan rette Kursør efter 5 Minutters Undervisning

Pris Kr. 5.50

Forhandles gennem

Vikingens Forlag, Gl. Mønt 39

København



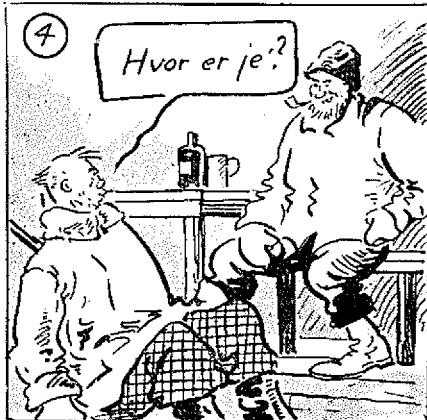
De kan, ved at slå op i sidste Nummer af „Vikingen“, sikkert let genkende ovenstaaende Billedet. Det er fra Alaska og forestiller den Snehøjde, hvor jeg pludselig forsvandt med et Udraab og efterlod et stort Spørgsmaalstegn, saavel paa Papiret som i Deres højttarede Sind. Nu kommer Løsningen.



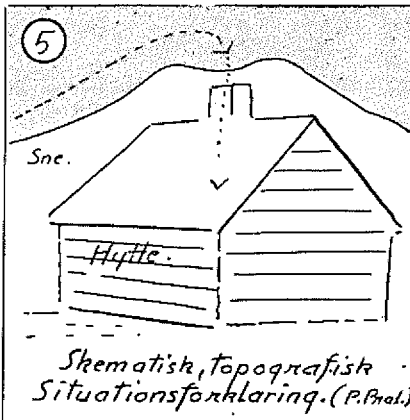
Jeg var faldet igennem et Hul i Sneen og dalede uafbrudt nedad, indtil jeg fik Øje paa raat sammentomrede Vægge paa alle Sider, med andre Ord, — det Indre af en alaskansk Hytte. Et Velkomstraab lod mig i Møde.



Ovenstaaende Nærbillede er kun taget med for at fuldtrængiggøre Forstaelsen. Billedet 2 er nemlig ikke højt nok til, at man kan faa rigtigt Overblik ..... Saadanne smaa „Tricks“ kan man godt være bekendt at bruge.



Man kan vel ikke forundres over, at jeg spurgte mig for. Pludselig som man vandrer i Ødemarken i 35 Graders Kulde, er man der ikke mere, men er i Stedet for inden i en Hytte — Hvad — ?



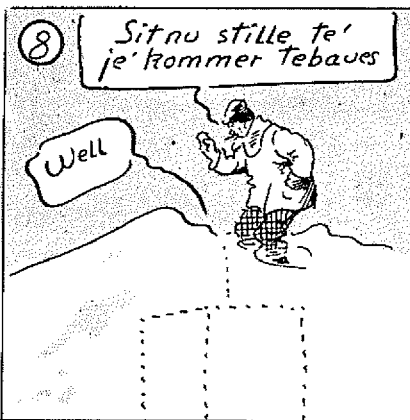
Af vedføjede Skitse forstaaer De sikkert Meningen med det hele. Jeg var faldet gennem Skorstenen paa et „nedseet“ Hus. For usandsynligt, siger De, — paa ingen Maade, sligt er saare almindeligt Nord for Polarkredsen — selv om De ikke har hørt om det for, Højstarede .....



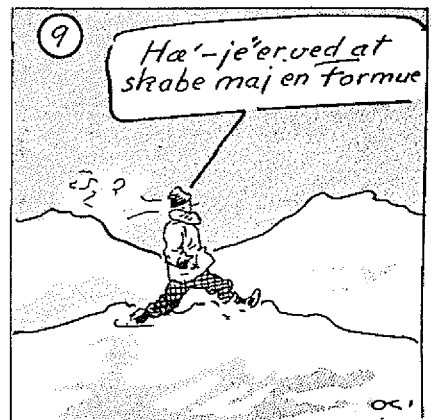
Den gamle Guldgraver fortalte mig, at han havde været indeseet i 3 (tre) Uger, og at der mindst maatte ligge 30 andre Hytter i Nærheden, som havde lidt samme Skæbne, alle indeholdende Guldgravere, der var blevet afbrudt i deres Guldgraveri af den frygtelige, rødselsfulde Snestorm, der havde hylet over Ødemarkerne.



Kære Lmsr! De har tit spurgt Dem selv, hvorledes P. Pral blev en rig Mand. De vil nu faa det at vide. Den Snestorm var praktisk talt den første spænde Begyndelse til de Transaktioner, der gjorde mig til en, efter danske Forhold, — naa, ja — hm — velstaaende Mand.



Ved at staa op paa Skuldrene af Guldgraveren, kom jeg atter op af Hytten. Da han nu ikke havde nogen at staa op paa Skuldrene af, kunde han ikke selv komme op. Men jeg lovede at komme og hente ham. Det gjorde jeg ogsaa. Men „safety first“, paa mine egne Betingelser.



Medens jeg gik tilbage til Dawson City, sang og sydede det i mit Sind. Min Intelligens arbejdede under Hejtryk. „Du er rig, — rig — rig — Petermand.“ — Guldet ligger under din Fod. Du behøver blot at bukke dig for at samle det op. Og De kan være rolig for, at jeg bukkede mig. Vent blot til næste Gang vi ses.

# Kampen om Atlanterhavet

**K**AMPEN om Atlanterhavet er et betydningsfuldt Kapitel i denne Krigs Historie. Den vigtigste af alle Søkrigsskuepladser er stadig Atlanterhavet. I dettes østlige Del ligger Storbritannien som de Allieredes store Springbrædt for Invasion og som deres afgørende Luftbasis. „Det store Hangarskib“ har man i denne Forbindelse kaldt England. England er Centrum i alle Imperiets Troppeskydninger, mægtige Masser af Krigsmateriel indføres og afskibes, og afgørende Elementer i den allierede Luftoffensiv — navnlig Benzin- og Olieforsyninger — maa daglig paa store Skibe i stort Antal føres frem over Atlanterhavet. For England drejer det sig om at sikre Tilførslerne udefra, for Tyskland om at forhindre disse Forsyninger i at naa frem. England maa under denne Krig indføre mindst en Trediedel af sit Levnedsmiddelforbrug og store Mængder af Raamaterialer til Krigsindustrien, især Olie, hvoraf Englands Jord intet ejer.

Efter at U. S. A. i December 1941 blev Deltager i Verdenskrigen, er der over Atlanterhavet gaaet en stadig Strøm af Soldater og Krigsmateriel, som store Kræfter er sat ind paa at beskytte. Kampen føres paa Atlanterhavet med Overfladeskibe, Undervandsbaade og Flyvemaskiner. I denne Kamp er U. S. A.s Indsats af særlig Betydning. I Erkendelse heraf overlod England allerede i August Maaned 1940 — altsaa inden U. S. A. endnu officielt var traadt ind i Krigen — U. S. A. vigtige militære Baser i det vestlige Atlanterhav, foreløbig for 99 Aar. Grønland blev erklæret besat af amerikanske Tropper den 12. April 1941, og den 7. Juli samme Aar overlod England Okkupationen af Island til U. S. A., der i Reykjavik har sit østligste Støttepunkt. Julianehaab og Reykjavik er blevet U. S. A.s vigtigste Baser i Kampen om Atlanterhavet.

Den 12. Oktober 1943 indvilligede endelig Portugal i, at de Allierede benyttede Øgruppen Azorerne som Base. Dermed fik Tysklands Modstandere en central og overordentlig betydningsfuld Base i Kampen om Atlanterhavet.

Skulde man med faa Ord betegne den samlede Krigssituation i Dag, maa det blive, at Tyskland efter sine Fremgange i Krigens første Aar nu er engageret i en strategisk Defensiv overfor en stigende allieret Kraftindsats mod alle tre Flanker af „Fæstning Europa“.

Atlanterhavet udfylder ca. 106 Millioner km<sup>2</sup> eller ca. 1/5 af Jordens samlede Overflade, hvilket vil sige

dobbelt saa meget som Nordamerika og Sydamerika tilsammen og 10 Gange saa meget som Europa, inclusive det europæiske Rusland! Atlanterhavets Kyststrækninger udgør sammenlagt ca. 142,300 km eller ca. 3 1/2 Gang saa meget som Jordens Omkreds ved Ækvator.

Atlanterhavet er paa sit smalleste Sted — mellem Pernambuco og Fransk Guinea — kun ca. 2500 km. Bredest — ca. 7000 km — er det mellem Indløbet til den meksikanske Golf paa den amerikanske Side og det nordvestlige Hjørne af Afrika paa den europæiske. *Clipperens* Rute over Bermudas — Azorerne — Lissabon er 7245 km, regnet fra New York til London, hvoraf 3920 km mellem Bermudas og Azorerne. Den korteste Strækning over aabent Hav byder Ruten over Grønland og Island, hvor Afstanden regnet fra New York til London ganske vist er 8370 km, men hvor der kun skal flyves 966 km over aabent Hav. Planer om ved Hjælp af „flydende Øer“ med Flyvehavne og Depoter af Benzin m. v. at skabe kunstige Mellestationer har længe været drøftet, men endnu ikke realiseret. Antagelig vil den enorme Udvikling af Flyveteknikken, som maa antages at ville følge i denne ligesom i den forrige Krigs Spor, bevirke, at saadanne Mellemlandingspladser ikke bliver nødvendige.

Atlanterhavets Dybde varierer fra nogle faa Hundrede Meter til 8500 Meter — i den saakaldte Puerto-Rico Grav lige Øst for de vestindiske Øer. Havbunden er jævn i den nordlige Del, hvad der har haft Betydning for Udlægning af Telefon og Telegraf. Hovedstrømmene er den nordlige og sydlige Ækvatorialstrøm, den varme Golfstrøm og den kolde Labradorstrøm. Denne kommer fra Havet mellem Canada og Grønland og løber mod Syd, medførende talrige Isbjerge, der gør det højst risikabelt at søge at tage den kortere nordlige Rute.

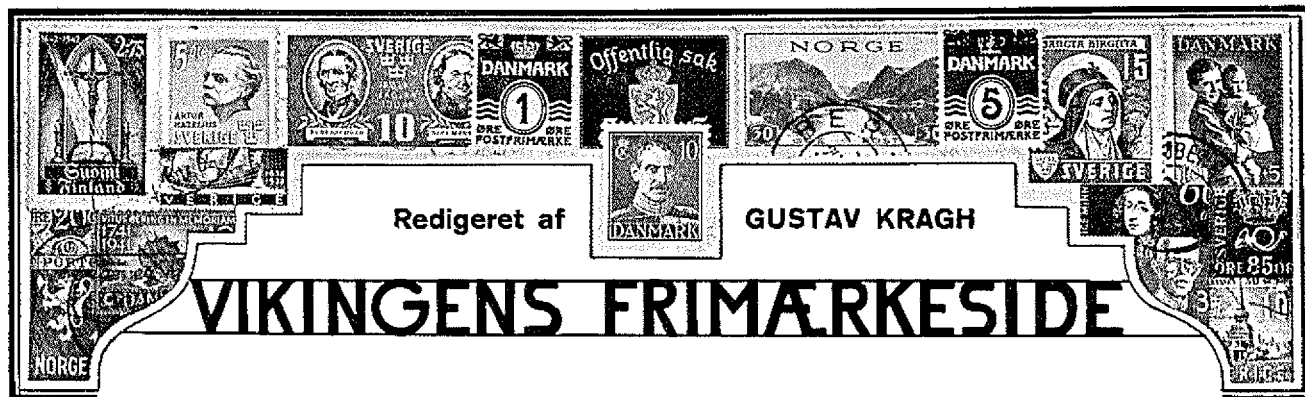
Atlanterhavets politiske og erhvervsmæssige Betydning er af forholdsvis ny Dato. Det fik først Betydning, da Tyrkernes Erobring af hele Forasien i Forbindelse med Arabernes Beherskelse af Nordafrika og det vestlige Middelhav tvang de europæiske Handelsnationer ud paa Havet for at søge at finde Søvejen til Indien.

Atlanterhavet kan i vore Dage vistnok siges at staa paa Overgangen fra at være et Verdenshav, d. v. s. et Hav, der skiller to Verdener, til at blive et Middelhav, et Hav, der forbinder dem. I politisk Henseende staaer det altsaa paa et lignende Trin som Middelhavet under Roms Kamp mod Karthago.

V. K. Sørensen.

**A/S MONTANA** Kul, Koks,  
Telefon 9246 Cinders

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



# VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

## Dansk Vestindiens Julemærker.

Da *Frimærkesiden* gentagne Gange er blevet opfordret til at fremkomme med Oplysninger om Julemærkerne fra Dansk Vestindien, har jeg søgt at skaffe saadanne. Det er dog ikke lykkedes mig helt tilfredsstillende, idet jeg ikke har kunnet faa Oplagens Størrelse, Salgsindtægten og Kunstnerens Navne oplyst. Jeg maa derfor nøjes med at opgive Læserne Mærkernes Tegning, Farve samt Salgspriserne for i Dag. Faar jeg fremskaffet de øvrige Oplysninger, skal jeg gerne senere meddele Læserne disse.

Dansk Vestindiens Julemærker staar i betydelig højere Pris end de danske, men kan dog endnu fremskaffes for et rimeligt Beløb. Det første Mærke udkom i Julen 1907 og viser Dronning Lovisas Billede omrammet af Palmeblade. Farverne er sort, violet og hvid. Priserne i Dag Kr. 15,00 og 12,00 for henholdsvis ustemplede postfriske og stemplede Eksemplarer.



Fig. 1.

I 1908 kom det stilfulde og smukke Mærke med Dronning Charlottes Amalie, Kong Frederik den V's Gemalindes Billede. Rundt om Billedet staar: Charlotte Amalie, Regina Danorum. Farverne er brun, blaa

og hvid. Priserne er Kr. 4,00 og 3,00 (Fig. 2).

Julemærket i 1909 er ikke saa smukt, det viser et Billede af Krydseren „Ingolf“, som gentagne Gange har været Stationsskib ved Øerne. Tegningen gør et noget uroligt Indtryk, Farverne er atter brun, blaa og hvid. Prisen Kr. 3,00 og 2,50 (Fig. 3).

1910 bragte Julemærket med Dobbeltbilledet af Prinsesse Marie og Prins Valdemar, Farverne er violet, sort og hvid. Priserne Kr. 2,00 og 1,50 (Fig. 4).

I 1911 udkom et smukt



Mærke med Billede af daværende Kronprinsesse Alexandrine. Farverne er rødviolet, sort og hvid, Priserne Kr. 2,00 og 1,50 (Fig. 5).

Julen 1912 viser et Kort over Antillerne med Angivelse af Ruten fra Panama-kanalen til Dansk Vestindien. Farverne er gul, sort og hvid. Priserne er Kr. 2,00 og 2,00.

(Fortsættes).



Fig. 4.



Fig. 5.



Fig. 6.

## De finske Feltpostmærker.

Et af de nyeste og mest interessante Emner indenfor den skandinaviske Filateli er Feltpostmærkerne fra Finland. Vi har tidligere omtalt disse Mærker her paa Siden, men da de er meget søgt og hurtigt er blevet udsolgt hos Frimærkehandlerne, er det antagelig af Interesse for Samlerne at høre lidt mere om Mærkerne.

De kan deles i tre Grupper: 1) Feltpost Pakkefrimærkerne, 2) Feltpostfrimærkerne og 3) de provisoriiske Finske Postverkets Mærker.

De utakkede *Feltpost Pakkefrimærker*, der udkom i 1941—43, er trykt med sort paa leverfarvet eller rødbrunt groft Papir. Illustration af disse Mærker findes paa Frimærkesiden i „Vikingen“ Nr. 6, 1943.

Der eksisterer tre Typer af denne Gruppe. Type 1 er forsynet med tynd, vandklar Gummi og fremkommer i Nuancerne a) mørk rødbrun, b) mørk teglød og c) mørk karmosin. Type 2 har tykkere, mere hvidlig Gummi og er mørk karmosin, Type 3 er forsynet med rødlig Gummi og fremkommer ogsaa i tre Nuancer: a) lys teglød, grovere Tryk, b) lys teglød, Faksimiletryk og c) mat teglød.

(Fortsættes).



Fig. 3.

# ★ En drøj Rejse ★

FOR en haard Nordvestenvind rundede vi Skagen med en Raasejler. Det havde været en drøj Tur over Nordsøen Vinterdage, og vi havde ikke været til Køjs mange Frivagter paa Rejsen, da Søen ustandselig brød ind over os, og Stormen sønderflængede Sejlene, saa snart vi havde faaet nye slaaet under i det frygtelige Vejr. Men nu var vi heldigvis rundet Skagen i god Behold og glædede os til en fin Sejlads til Finland, hvor vi skulde laste Træ til København. Rejsen ned gennem Kattegat og Sundet forløb uden Uheld, og efter en kort Tids Sejlads var vi i Østersøen. Det var bitterligt koldt, og Frostens sved i vore Øren og Hænder, men vi nærmede os ogsaa hastigt Jul, saa vi kunde ikke vente bedre Vejr paa disse Breddegrader, tværtimod. Men Humøret var godt, thi vi regnede alle om Bord med at naa at komme til Danmark og holde Jul, blot Vinden og Vejret vilde skikke sig.

Efter et Par Døgn's Forløb var vi kommet op i finske Bugten, Vinden friskede stadig, og vi løb en god Fart, skønt vi kun førte Undermærsejl.

Det var Aften, det havde lige været Vagtskifte, jeg stod til Rors, min Kammerat gik Udkig henne paa Bakken, og Skipperen var nede i Kahytten for at studere Søkortene, da jeg med et fik Øje paa en klar Lanterne nede i Læ. Jeg varskoede straks Skipperen, som kom paa Dækket med det samme. Lanternen var omtrent forsvundet, men vi kunde dog skimte den svagt. Skipperen antog den for at være en Lanterne paa en Fisker, der søgte Læ i Land paa Grund af det daarlige Vejr, men vi blev snart klogere. Da der var gaaet en halv Times Tid, kom Udkiggen farende og raabte, at der laa noget mørkt ret forude, og at vi skulde falde af med det samme. Roret blev drejet haardt over, men det var for sent, og med et øredøvende Brag brasede vi ind i den mørke Kolos, som viste sig at være en Damper, der laa underdrejet i det haarde Vejr og med slukkede Lanterner.

Vi ramte ham midtskibs, men heldigvis over Vandlinien, saa der var ingen Fare for, at Skibet skulde løbe fuldt af Vand. Sprydet og Forsejlene laa i Læ og slæbte efter os, og hver Gang Skibet tog en Overhaling, slog Sprydet ind mod Skibssiden, saa vi var bange for, at det skulde slaa Hul, men vi fik snart rigget en Talje op, og snart efter var Sprydet surret fast ind til Skibssiden.

Vi fik senere at vide, at Damperen var gaaet ind til Riga for at reparere, mens vi fortsatte Sejladsen med smaa Sejl. Vi prøvede først at komme ham paa Prajehold, men det var umuligt, da Søen var saa høj, at vi uvægerligt vilde have mistet Riggen, hvis vi prøvede at dreje Skibet under. Saa fortsatte vi vor

Rejse, og efter nogle Dages Forløb løb vi ind i Helsingfors for at faa Skuden i Orden igen.

Da vi havde ligget der en Maaned's Tid, var vi klar til at gaa til Søs igen. Vi skulde til Trangsund for at laste Træ. Vi kom godt derop, fik losset Ballasten og begyndte at tage Træ ind. Efter en fjorten Dages Forløb var vi færdig, fik surret Dækslasten, og med Lods om Bord og med en fin Brise stod vi til Søs igen. Det var en Søndag Morgen, vi lettede, og Vejret var fint med lidt Frost og Solskin. Da vi var kommet klar af Land, og Lodsens var kvitteret, og alle Sejlene var sat, begyndte det at blæse op, og i Løbet af et Par Timer havde vi en regulær Snestorm. Vinden var sprunget om, og vi gik straks i Gang med at bjærge Sejlene. Snart var hele Skibet overiset, og det var kun med største Besvær, at vi kunde bevæge os paa Dækslasten. Jeg fik Ordre til at gaa ud paa Sprydet for at gøre Jageren fast. Med noget Besvær kom jeg derud, og inden længe var jeg gennemblødt, da Skibet tog den ene Sø over sig efter den anden, saa det var en kold Tjans, men det skulde jo gøres.

Pludselig gaar der en voldsom Skælven igennem Skibet, og lidt efter stod Sejlene bak, og Styrmanden raabte, at jeg skulde komme ind, da vi var rendt paa et undersøisk Skær. Da jeg velbeholden var kommet ind paa Dækket, viste det sig, at læ Lønning var revet fuldstændig op, og Dækslasten var ved at gaa ud over Siden. Lugaret var løbet fuldt af Vand, da Skibet havde faaet hele Bunden revet op. Vi fik ikke en Stump Tøj med os.

Skibet knagede i sine Sammenføjninger, og den ene voldsomme Sø efter den anden væltede ind over os, saa der var stor Fare for, at Skibet skulde brække over. Havde det gjort det, var vi redningsløst fortabte, thi det havde ikke været nogen Spøg at komme udenbords i det Vejr og det Hav. Men heldigvis holdt Skuden, og vi var i Færd med at sende Nødraketter, men det syntes umuligt at faa Forbindelse med Land. Under dette Arbejde kom der pludselig en mægtig Braadsø, som væltede Skibet af Skæret, og vi drev hastigt ind mod den klippefulde Kyst, og det saa ud, som alt Haab om Redning var ude. Men pludselig fik vi Øje paa en klar Lanterne, der kom nærmere og nærmere, og en halv Time efter var der en stor Lodskutter langs Siden af os, og lidt efter var vi om Bord. Skipperen havde heldigvis naaet at faa Skibspapirerne med sig, og vi var alle lykkelige over, at vi slap med Livet denne Gang, skønt det havde set sort ud.

Efter et Par Timers Sejlads var vi inde ved Kysten og i smult Vande, og lidt efter løb vi ind paa Lodsstationen, hvor vi blev modtaget med aabne Arme,

varm Kaffe og noget tørt Tøj. Ud paa Aftenen fik vi gule Ærter og Flæsk, det var det første Maalid, vi havde faaet, siden vi afgik fra Trangsund, og vi mærkede først nu, hvor sultne vi var; der blev taget godt fra af Flæsket og Ærterne. Nogle Timer efter laa vi og sov trygt paa den finske Lodsstation.

Næste Dag var det flovet af, og Søen havde lagt sig, men det frøs bitterligt. Vort Skib var i Mellemtiden drevet paa Land, og det var et sørgeligt Syn, der mødte os, da vi noget efter stod om Bord. Kabysen og vort Dækshus var slaaget itu, da Skibet havde taget Grunden, og Træet laa og flød paa Stranden. Vi saa straks, at der ikke var noget at gøre for os, og tog ind til de gæstfri Lodser. Længere op paa Dagen kom der en stor Slæbebaad, som skulde forsøge at slæbe Skibet af Grunden, men det var umuligt, og efter nogle forgæves Forsøg blev det opgivet. Vi kom nu ind til Viborg med Slæbebaaden og blev indlogeret paa et Sømandshjem.

Næste Dag gik Mægleren ud i Byen og fik noget ordentligt Tøj til os. Efter at der var afholdt Søforhør, ventede vi paa Skibslejlighed, og vi blev sendt hjem med et dansk Skib, der skulde anløbe København. Nogle faa Dage efter var vi i vore respektive Hjem og kunde fejre Julen i Hjemmets Skød. Efter Julen mønstrede jeg om Bord i en Skonnert fra Svendborg og var med et Par Maaneder. Da vi anløb Svendborg for at fylde Olie, afmønstrede Kokken og jeg, da vi havde faaet Hyre paa et større Skib. Et Par Maaneder efter fik vi at vide, at vort gamle Skib var forlist med Mand og Mus i Nordsøen. De havde lastet Træ i Sverrig til Island, og fra Island var de gaet til England for at læste Salt til Danmark, men et forrygende Vejr i Nordsøen havde udslettet Skib og Besætning fuldstændig. Det eneste, der blev fundet, var en Navneplade fra en sønderslaet Redningsbaad. Endnu en Gang havde jeg undgaaet Skæbnen.

P. E. I.

## Chanty-Sang paa Grammofonplader

Efterlysning af gamle Chanty-Sangere

CHANTY-SANGENS DAGE er forlængst forbi. De vil aldrig mere vende tilbage, og for at bevare dette gamle Kulturbillede fra Sejlskibenes store Tid, da Sømanden under sit Arbejde sang sig frem fra Havn til Havn, har Nationalmuseet ved Museumsinspektør Uldall taget Initiativ til at lade nogle af de i sin Tid bedst kendte og mest anvendte af Sejlskibssømandens gamle, internationale Arbejdssange optage paa Grammofon-Plader saa naturligt som muligt — eventuelt om Bord i et Skib. Til Opgavens Løsning kræves imidlertid nogle kraftige Kor-Stemmer, og det vil maaske være vanskeligt at fremskaffe saadanne uden at appellere til Sømandsstanden. Af de gamle Chanty-Sangere er der vel ikke mange tilbage, men uden Tvivl findes der vel endnu ældre Søfolk, som i hvert Fald husker de gamle Melodier, og som med en Smule forudgaaende Information hurtigt vil kunne opfriske de engelske Korstrofer.

Skulde der blandt „Vikings“s Læsere eller disses Bekendte findes ældre Søfolk med en kraftig og nogenlunde ren Røst, som ikke vil have noget imod at faa denne optaget blandt „de historiske Stemmer“ paa Grammofon-Plader, og som af Interesse for Sagens Gennemførelse vil medvirke i Korsangen — naturligvis mod Honorar — kan Henvendelse ske til „Vikings Redaktion, Gammel Mønt 39, Telf. Central 9822, eller til Bladets Medarbejder, Sømandsforfatteren Oscar Jensen, Jyllingevej 98, Telf. Damsø 1294.

Red.

## Sommerlejre for Sømandshustruer og deres Børn

I Lighed med tidligere Aar paatænker „Indenlandsk Sømandsmission“ ogsaa i Aar at arrangere Sommerlejre for Sømandsbørn og Sømandshustruer, hvis Mænd enten befrygtes forlist eller sejler i det fremmede. Man har fra mange Sider modtaget Bevis paa, at disse 14-Dages Sommerlejre netop blev opfattet af Sømandsfamilierne som et Haandslag fra Samfundet paa, at de ikke var blevet glemt.

I 1943 havde vi 178 Mødre og 227 Børn i 3 14-Dages Lejre, og det er vort Haab, at det skal lykkes os i 1944 at faa et betydelig større Antal Deltagere i Lejr.

Der er til Formaalet allerede paa nærværende Tidspunkt blevet ydet en betydelig Gave paa 10.000 Kr. fra Skibsreder *Marius Nielsen* og 1.000 Kr. fra Journalistforbundets Rundskuedag, ligesom der fra anden Side er givet Tilsagn om forskellige Pengebeløb.

Det er ikke Meningen i den Forstand at arrangere en Indsamling paa bred Basis, men man haaber meget, at der i Løbet af et Par Maaneder maa indkomme de 30.000 Kr., som skal bruges til Formaalet.

Pastor Eilschou-Holms Arbejde for de haardst ramte indenfor vor Sømandsstand appellerer til alle, som blot har en lille Smule Forbindelse med Søfarten, og vi tror sikkert, at enhver, der kan opleve en lykkelig Stund under de nuværende Forhold, vil erindre Eilschou-Holms Telefon, Øbro 7875 og Gironummer 56371, og betænke ham, thi de mange Bække smaa gør som bekendt en stor Aa, og Pengene kommer paa et godt Sted.

A. B.

<p><b>D/s DRACO</b></p> <p>Korresponderende Reder: <b>R. Fischer-Nielsen</b></p> <p><b>Amaliegade 35 B</b> <span style="float: right;"><b>Telf. Palæ 5906</b></span></p>
--

<p><b>DE FORENEDE KULIMPORTØRER</b></p> <p><b>TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211</b></p> <p><b>KØBENHAVN K.</b></p>
--



# Den gamle Havnefoged fortæller —!



Havnefoged i Sydhavnen, Chr. Outzen, ved sin Afgang i 1930.

Ved  
CARL ØSTEN

*Af de rigtige Søfolk fra de gamle Sejlskibes Tid er der ikke mange tilbage. „Vikingen“ har derfor aflagt Besøg hos f. Hv. Havnefoged Chr. Outzen for at lade ham fortælle om sit lange Sømands-Liv, der førte ham Jorden rundt et Par Gange, førte ham ind i en fleraarig Sejladts med engelske Skibe, lod ham gaa i Land i Australien, hvor han i 4 Aar bl. a. beskæftigede sig med Skov-, Guldmine- og Landbrugsarbejde for tilsidst over Stillingen som Styrmand at lade ham ende som Havne-Assistent og -Foged i Københavns Flavn, inden han i 1930 blev tvunget til at lægge op for stedse.*

I en Sydhavnslejlighed, hvor den gamle Havnefoged Chr. Outzen nu bor og nyder sit Otium — altsaa ikke langt fra hans gamle Element, Vandet — gaar vi rundt og betragter de forskellige Marine-Malerier og -Billeder, der smykker Væggene i Stuerne. Herr Outzen sender dem alle et vemodigt Blik, og naar han beretter om Hændelserne, der staar i Forbindelse med dem, kan man paa Stemmens Tonefald mærke, at hans Tanker stadig er ved Søen og dens Folk. — Hans Skikkelse er endnu rank trods de 84, og med forbavsende Sikkerhed uden en eneste Gang at snuble over Ordene kan han med sin distinkte Stemme og i flydende Form berette om hver Enkeltthed fra hans mange Oplevelser til Lands og til Vands. Et godt Humør synes han ogsaa at besidde, idet han ofte tangerer et Minde eller en Person med smaa, satiriske Bemærkninger, ja stundom ogsaa et Stænk af Ironi, saaledes som de Mennesker, der har haft et langt og rigt Liv, især kan tillade sig paa Grund af deres Kendskab til Livet og til deres Medmennesker. Kun med Førligheden er det saa som saa. „Indtil for et halvt Aars Tid siden kunde jeg,“ siger Havnefoged Outzen, „springe over et Par Heste.“

„Hvor er De født?“

„Jeg er født paa Sjælland i Hammer mellem Præstø og Næstved — kan De se den Kirke og den gule Skolebygning paa Maleriet deroppe?“ — Og saa peger den gamle Havnefoged op paa et Maleri, der viser de nævnte Bygninger. „Det var dér! Min Far var Ene-lærer paa Skolen, der iøvrigt er en af Fr. IV's solide Rytterskoler. Blandt mine første Erindringer derfra er Soldatene, der kom for at sige Farvel til mine Forældre, inden de drog i Krigen. Men de kom ikke for at sige „Goddag“, da de var vendt tilbage. De var nedtrykte — de havde ventet Sejren. Og flere af dem blev jo dernede! Da jeg var 9 Aar flyttede vi til Vejlv ved Gaunø, senere til Hillerød, hvor jeg som 14-aarig gik til Konfirmationsforberedelse hos Præsten og Digteren Hostrup, som ogsaa konfirmerede mig.“

„Navnet Outzen tyder paa en gammel, sønderjydske Slægt?“

„Vi maa hellere sige frisisk. Men jeg er noget af

en „Bastard“, idet jeg paa mødrene Side stammer fra Hugeenotterne. Slægtens Stamtræ her i Danmark var Sproglerer og Organist i Faaborg Ponsaing, fra hvem Skuespiller Poul Reumert ogsaa nedstammer.“

„Var det Frederiksborg Slotssø, der gav Dem Lyst til Søen?“

„Nej, det tror jeg dog ikke. Men jeg har altid haft en mærkelig Lyst til Søen, og da jeg saa i Hillerød havde nogle Kammerater, der var Lærlinge i Marineen, fik deres Fortællinger og min Lyst til Uniformen mig til at gaa samme Vej, maaske i Forbindelse med min Læsning om Fædrenes Bedrifter.“

„De gik saa ind som „Frivillig Lærling?““

„Ja, i 1874, den 30. Maj, meldte jeg mig med en Snes andre Drengene paa det gamle Logiskib „Dronning Marie“, og samme Dag fik jeg min første maritime Ørefigen. Da vi havde faaet vore Numre tildelt, var jeg straks styrtet ned under Dæk for rigtig at bese Skibet — jeg havde jo aldrig set en Orlogsmænd indvendig — og i Mellemtiden raabtes mit Nummer sammen med de andres op, for at vi skulde møde paa Dækket og have nogle Instruksjoner af Næstkommanderende. Jeg tænkte ikke paa, at jeg var blevet et Nummer, og reagerede først, da man raabte mit Navn op. Jeg skulde saa melde mig hos Næstkommanderende, Premierløjtnant I., som omgaaende gav mig en gammeldags Lussing, der iøvrigt var mig en god Lærestreg senere hen i Livet. — Efter et kort Ophold i „Dronning Marie“ kom vi ombord paa Fregatten „Sjælland“, som skulde paa et kortere Togt til Østersøen for at indøve Mandskabet til et nær forestaaende Togt til Island i Anledning af Tusindaarsfesten. Vi Drengene fik ikke megen Søvn, eftersom vi den ene Nat kun sov fire Timer og den anden seks Timer og saa fremdeles. Efter endt Togt ankrede vi op udenfor Vedbæk, hvor vi fik Lov til at bade og sprang rask udenbords. Men pludselig var der en Værnepligtig, som raabte om Hjælp. Han blev reddet ombord af Kammeraterne, hvorpaa Næstkommanderende kom til og spurgte ham, om han ikke kunde svømme „Nej,“ svarede han, „men jeg troede, at jeg kunde bunde.“ Det var ikke saa underligt, at han ikke kunde, for der var ca. 8 Favne Vand, hvor vi

laa! — Efter endt Togt gik vi ind i Flaadens Leje, hvor de fleste af os Elever kom ombord i Fregatten „Jylland“.

„Hvad oplevede De paa Togtet til Island ombord paa „Jylland“, der skulde repræsentere Danmark ved Tusindaarsfesten?“

„Meget — en Drengeljerne, der for første Gang skal se Verden udenfor sit Fødeland, er stærkt modtagelig for nye Indtryk. Udfor Frederikshavn kom Kong Chr. IX og hans Søn, Prins Valdemar, ombord, fulgt af Dronning Louise, der straks tog i Land igen. Chr. IX var forøvrigt den første danske Konge, som gæstede Island. Ombord havde vi meget lidt Eksercits, det meste af Tiden gik med Rengøring og Pudsning samt Vask af vort Tøj, alt skulde jo være ekstra pænt, da det var et Repræsentations-Togt. Kongen talte ofte til os Dreng, og engang spurgte han mig, hvor jeg var fra, og hvem min Fader var. Og da jeg havde svaret herpaa, tilføjede jeg i min barnlige Nærværelse: „Og saa er han Dannebrogsmænd, Deres Majestæt“, hvortil Kongen svarede: „Det bliver Du ogsaa nok engang, dersom Du bliver en flink Mand.“ Og virkelig — jeg kunde have faaet Korset ved min Afgang som Havnefoged i 1930, men jeg sagde „Nej Tak“ til Havnedirektøren, da han vilde indstille mig, idet jeg mente, at det var temmelig sent at faa det. Naar man er 70 Aar, er den værste „Knaphulskløv“ ovre! — Efter Tafflet hændte det somme Tider, at Kongen kom op med en Pose Frugt og Godter, som han staaende paa Forpart af Ruffet kastede i Grams ned til os paa Dækket, hvor vor Kamp om en „Bid“ lod til at more Kongen. Prins Valdemar var p. Gr. af sit friske og ligefremme Væsen meget afholdt ombord, og ved en enkelt Lejlighed gav han mig et Brev for sin fine Tankegang. De fleste af os Lærlinge havde et Øgenavn, jeg blev saaledes, uvist af hvilken Grund, kaldt for „Maanen“. Og for at takkes Prinsen, tænker jeg, raabte en af mine Kammerater, da han en Aften stod paa Fordækket sammen med Prinsen og nogle Kammerater: „Se, nu staa Maanen op,“ idet jeg kom op ad Trappen fra Batteriet. Vitsen virkede ikke paa Prinsen, som derimod sagde til mig: „Det skal Du ikke bryde Dig om, Outzen, jeg kan

godt lide Maanen.“ — Vi var under Togtet eskorteret af Korvetten „Hejmdal“, og oppe under Island stødte Skonnerten „Fylla“ til, saaledes at den danske Marine var repræsenteret deroppe af tre Enheder. Endvidere havde England, Frankrig, Sverrig og Norge ladet sig repræsentere hver med et Orlogsskib.

„Hvad mærkede Lærligene og den menige Besætning til Festlighederne?“

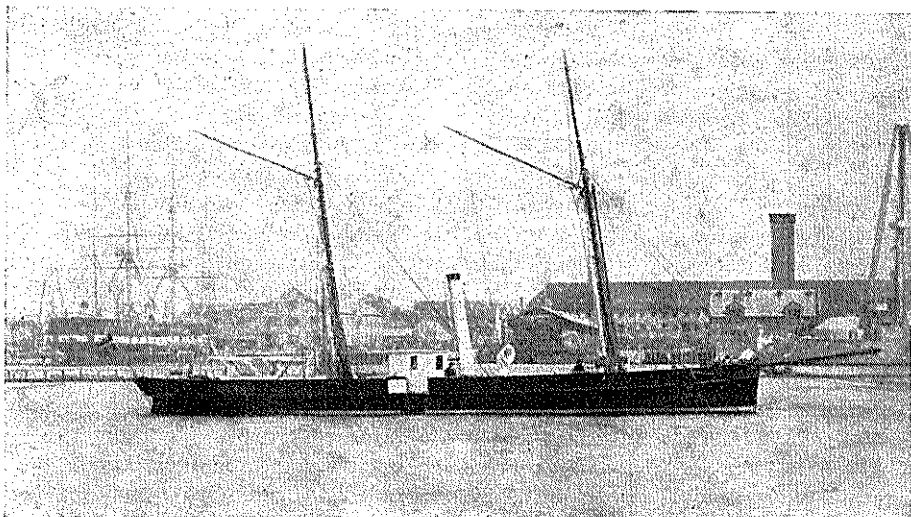
„Ikke meget. Festlighederne foregik jo paa „Thingvalla“-Sletten, en ca. 45 km fra Reykjavik. Desuden var Næstkommanderende noget kneben med Hensyn til Landlov. Derfor var det en Oplevelse, da vi en Dag fik Lov til at ro over Fjorden til nogle varme Kilder, i hvilke vi kunde vaske vort snavsede Tøj. — Ved Saluteringerne blev vi Dreng stille op paa Batteriet, og kom vi til at blinke med Øjnene under de drønende Skud, blev vi skammet ud. Vi skulde vel øves i at „staa for Skud“, tænker jeg. — Paa Hjemvejen fra Island anløb vi Leith for at tage Chr. IX's Datter, Prinsessen af Wales, med til København, hvor vi ved vor Ankomst blev modtaget af mange Dampskibe og Baade, der fulgte os ind paa Rheden.“

„Hvormeget Aar blev De i den danske Marine?“

„Knap et. Efter Islands-Togtet kom jeg ombord i det nybyggede Panserbatteri „Odin“ paa dets 6 Ugers Prøvetur i Kattgat. Mit sidste Togt i Marinen var med „Jylland“ til dansk Vestindien, og efter Hjemkomsten traadte jeg ud af Marinen i April 1875. „Jylland“s Chef, Kommandør Schönheyder, vilde have, at jeg skulde fortsætte paa Grund af mine Evner dertil, men jeg svarede benægtende og med den Grund, at jeg dels ikke havde Lyst til den megen Læsning, der krævedes for at fortsætte, og dels, at min Fader ikke havde Raad til at betale Kursusopholdet i København. At jeg senere hen læste til Styrmands-Eksamen og fik den med første Præmie er en Sag for sig.“

„Hvorledes var Forholdene ombord paa en dansk Orlogsmænd i Deres Tid, der er vel stor Forskel i Sammenligning med vor Tid?“

„Ja, i høj Grad. For Eksempel var Ferskvand en meget sjælden Vare. Man skulde være glad, hvis man kunde faa en Sjat fersk Vand til Ansigts-Vask, selv om det i Forvejen havde været benyttet af flere. Jeg har endog set nogle bruge Thevand fra deres Mugger til at løse Snavset fra Ansigtet, da Saltvand ikke egner sig dertil. Drikkevandet var anbragt paa Fordækket i en cylinderformet Jernbeholder, hvori der var anbragt nogle Bøsseløb med et Mundstykke af Porcellæn, og til hvilke vi saa kunde sætte Munden til og suge Vandet op. Det er sikkert ikke i Samklang med Nutidens Frygt for Bakterier, at flere Hundrede Mand ombord skulde drikke af samme Rør-Ender! — Vi Lærlinge var underlagt totalt Tobaksforbud — selv i Land maatte vi ikke ryge. Af og



Fiskeriinspektionskibet, Kanonbaaden „Hauch“ 1888 (udfor Holmen), hvorpaa Outzen gjorde Tjeneste som Værnepligtig. — Tilvenstre skimtes Logiskibet „Sjælland“.

til vovede vi dog at „knibe os en Smøg“ henne paa „Gallionen“, hvilket jo var Betegnelsen for Mandskabets „W. C.“ henne under Bakken. Over „Gallionen“ fandtes ikke noget Dæk, kun det saakaldte „Røstværk“, som bestod af Tremmer. Herigennem kunde Befalingsmændene kigge ned til os, saa det var jo lidt risikabelt at ryge, især hvis det var En, der ikke „saa gennem Fingre“ med det. Vi kunde sidde der 8 Mand ad Gangen, saa „Gallionen“ blev samtidig Nyheds-Centret, hvor der desuden blev drøftet Politik og fortalt mere eller mindre artige Historier. Forfatteren, Underofficeren Richard Jensen, har forresten skrevet nogle træffende og muntre Vers om denne Lokalitet, — nu skal jeg tage Bogen frem og læse dem for Dem:

#### „Gallionen“.

„I vore lyse Minders Hær,  
et Sted, vi ej bør glemme,  
et Sted, vi alle havde kær,  
hvor vi os følte hjemme.  
Hvor alting var saa fordomsfrit,  
saa jævn og bramfri Tonen,  
og Stedets Navn vi hørte tit,  
for det hed „Gallionen“.

Og var af Eksercits Du træt,  
og skulde Mærsejl rebes,  
hvad eller Baade hejses; sæt  
at der til Spuling pebes,  
hvor iled' Du paa lette Fjed  
rask ud af Farezonen  
hen til et Sted, hvor der var Fred,  
og det var i „Gallionen“.

Det var et herligt Lazaret  
for Folk med Pjækkesyge,  
her mødtes Gæster tykt og tæt,  
som elskede at ryge.  
Og naar Du trængte til lidt Røg  
og sad saa glad paa Tronen,  
har noget smagt Dig som det Smøg,  
Du nød paa „Gallionen“.

Den lyser som en Fakkellæk  
med skønne Minders Flamme,  
tænk paa de mange ædle „Træk“,  
som her blev „sat i Ramme“.  
Her var vi alle Ligemænd  
fra Stodder til Baronen,  
med Glæde vil vi mindes den,  
Hurra for „Gallionen“.

Lige inden min Tid i Marinen var korporlig Afstraffelse blevet forbudt, ligesom den Reform, at Lærlinge og Værnepligtige skulde tiltales med „De“ i Stedet for „Du“, var nylig indført. Dette kneb for de ældre Befalingsmænd, som ofte brugte tredie Person „Han“, især overfor os Drengene.“

„Afstraffelsen af Mandskab var vel ogsaa temmelig haard dengang?“

„Ja, det kan man nok sige, selvom vi i den danske Marine i min Tid var kommet bort fra den umenneskelige „Kølhaling“ og Tamp paa den nøgne Ryg. Paa „Jylland“s Togt til Vestindien indtraf kun een alvorlig Afstraffelse blandt Besætningens fire Hundrede Mand og saa var vedkommendes Forseelse endda ikke saa stor. En Dag efter Middagsvilen, da der blev pebet: „Skolen stiller op paa Batteriet til Kanoneksercits“, og Kanoneren raabte Numrene op for at se, om alle var paa Plads, besvarede en af Mandskabet sit Nummer-Opraab med et langtrukket, ureglementeret „Hælløj“. Maaske var det Tropevarmen og Tanken om at bakke med Kanonerne i den stærke Hede, der havde gjort Manden noget ugidelig. Straks raabte Kanoneren: „Er det en Maade at svare Deres Overordnede paa?“ hvortil Manden svarede: „Ja, men Herregud, hvordan skal jeg saa svare?“ Intermezzoet indberettedes af Batterichefen, og Manden blev idømt nogle Dages mørk Arrest. Arresten var paa Banjerne og bestod af et meget lille Rum med nogle smaa Luft-huller i Døren, og der blev posteret en Skildvagt udenfor Dag og Nat. En Nat var Arrestanten imidlertid besvimet, Lægen blev tilkaldt, og efter dennes Samraad med Chefen kom Arrestanten op paa Batteriet, hvor han blev lænket i det ene Bæne til en Kanon, og hvor han skulde tilbringe Resten af Straffetiden om Dagen. En Dag havde jeg et Ærinde i Chefens Kahyt, hvor Straffe-Journalen just laa opslaaet, og da jeg saa den Straffedes Navn, kunde jeg ikke dy mig for at kaste et flygtigt Blik i Journalen. I den stod: „Menig af Lægdsrullen“, og saa hans Nummer og Navn, „er idømt . . . Dages mørk Arrest for højst respektløs Optræden overfor Skolens Underofficer, Kanoner X.“ I en Randbemærkning havde Chefen dog tilføjet: „Chefen har nøje undersøgt Klagen og ikke fundet den saa graverende som af Anmelderen fremstillet“ — For mindre Forseelser var Straffen som nu nogle Dages Nægtelse af Landlov. Dovenskab ved Manøvre, Eksercits eller Arbejde straffedes med, at Vedkommende fik et Skilt med Paaskriften „Doven“ hængt om Halsen i sin Fritid. At spytte paa Dækket har jo altid været et hævdvundet Forbud, men skete det ved en „Forglemmelse“, fik Synderen om Halsen en Snor, i hvilken var fastgjort en Spyttebakke.“

(Forts. i næste Nr.)

### Lodsformand Søren Hansens 40-Aars Jubilæum

Lørdag d. 1. April kan een ved Horsens Havn særdeles kendt og afholdt Personlighed, Lodsformand Søren Hansen, fejre 40 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lods ved Horsens Lodseri.

Lodsformand Søren Hansen, der er født paa Hjarnø i 1876 som Søn af en gammel Sømands- og Lodsslægt, har fra sin Konfirmation til han d. 1. April 1904 ansattes som Lods i Horsens Lodseri, gennemplojet Atlanten paa Kryds og tværs, saavel med indenlandske som udenlandske Sejl- og Dampskibe, fra 1897 som Styrmand.

Den første Tid efter sin Ansættelse som Lods var Lodsformand Hansen Lods paa Hjarnø, men 1916 blev han ved Lods Thorns Afgang forflyttet til Horsens.

Lodsformand Hansens Far var Lods ved samme Lodseri i 33 Aar, og naar nu Lodsformand Hansen runder 40-Aarsdagen for sin Ansættelse i samme Lodseri, vil det sige, at Far og Søn har været Lods ved samme Lodseri i 73 Aar, hvilket vistnok er enestaaende i det danske Lodsvæsens Historie.

Lodsformand Hansen, der foruden den kongelige Fortjenstmedaille i Sølv ogsaa er benaaded med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, vil sikkert blive Genstand for stor Opmærksomhed paa Jubilæumsdagen.

Red.

LIGESOM den engelske Forfatter Defoe har udødeliggjort Matrosen Alexander Selkirk under Navnet Robinson Crusoe, saaledes har ogsaa Defoe's Landsmand, Forfatteren R. L. Stevenson i sin berømte Bog „Treasure Island“ — „Skatteøen“ — udødeliggjort Søroveren Kaptajn Flint. Men medens Alexander Selkirk historisk bevist virkelig har eksisteret, kan dette ikke siges om nogen Sørover-Kaptajn ved Navn Flint. Spørgsmaalet bliver da, hvem Stevenson

kan sigte til i denne ellers saa troværdige Bog, der omhandler røvede Skatte, som denne mystiske Kaptajn Flint skulde have skjult paa en ubeboet Ø — artagelig blandt de vestindiske Antiller.

Løsningen paa dette Spørgsmaal kan findes — men kun gennem den maritime Historieskrivning — og kun i Forbindelse med nogle tilsyneladende ubetydelige Replikker, som i Stevensons Bog fremsiges af en lige saa tilsyneladende ubetydelig Person; og for Spørgsmaalets klare Løsning er det derfor nødvendigt her i Korthed at nævne disse Ubetydeligheder.

I Stevensons Bog figurerer en gammel Kvartermester ved Navn Israel Hands. Denne Kvartermester praler af, at han selv har været en frygtelig Sørover og baade kan haandtere og navigere en Skude, og han omtaler ogsaa den i Bogen nævnte Kaptajn Flint som sin tidligere Foresatte.

(Dette er Ubetydelighederne. Men Israel Hands er en historisk Person, og ved at se lidt nøjere paa hans Fortid undgaar man ikke at blive stillet Ansigt til Ansigt med Forbilledet til Stevensons Kaptajn Flint, som her skal præsenteres i historisk Belysning og saaledes, som han præsenterede sig selv om Bord i de Skibe, han udplyndrede.

Solen har slukket sin Brand i det karibiske Hav. Det er en mørk Aften i Aaret 1716. Det amerikanske Skib „Great Allen“, Kaptajn Taylor ligger i Vindstille ved Nordkysten af Jamaica paa Rejse fra New York til Kingston med en Ladning Vin, Sil-

# Historiske Sørøvere

XV.

Filibustere og Maroonere — Ved Oscar Jensen

## Edward Teach

ketøjer og andre Kostbarheder. Den vagthavende Styrmand gaar frem og tilbage paa Halvdækket i sine egne Tanker. Stilheden ruger over Havet, og gennem den hører han kun Matrosernes Snakken forude som en fjern Mumlen. Af og til kaster han Blikket op mod Rig og Sejl og vejrer efter Vind; men Havfladen er vedblivende glat som et Spejl, og Skibet drejer langsomt hid og did efter Understrømmens Luner. Det er til ingen Nytte, at han

skæver efter Kompasset. — Pludselig standser han og fører Haanden til Øret og lytter. Han anspænder sine Sanser til det yderste, og han hører en svag, men regelmæssig Lyd ude fra Havet — en Lyd som af dyppende Aarer. Men fra hvilken Retning Lyden kommer, er han ikke i Stand til at afgøre.

Et Øjeblik staar han raadvild. Saa holder han begge Hænder op til Munden — som en Raaber — og prajer: „Baad ohøj! — Hvilken Baad er det?!“

Intet Svar. — Kun den regelmæssige Lyd af beviklede Aarers dæmpede Slag og Dyppen i Vand naar hans Øren.

Vækket ved Styrmandens Praj kommer Kaptajnen op fra Kahytten.

„Hvad er der?“ spørger han.  
„En Baad et eller andet Sted. — Hør! — Aaretag.“

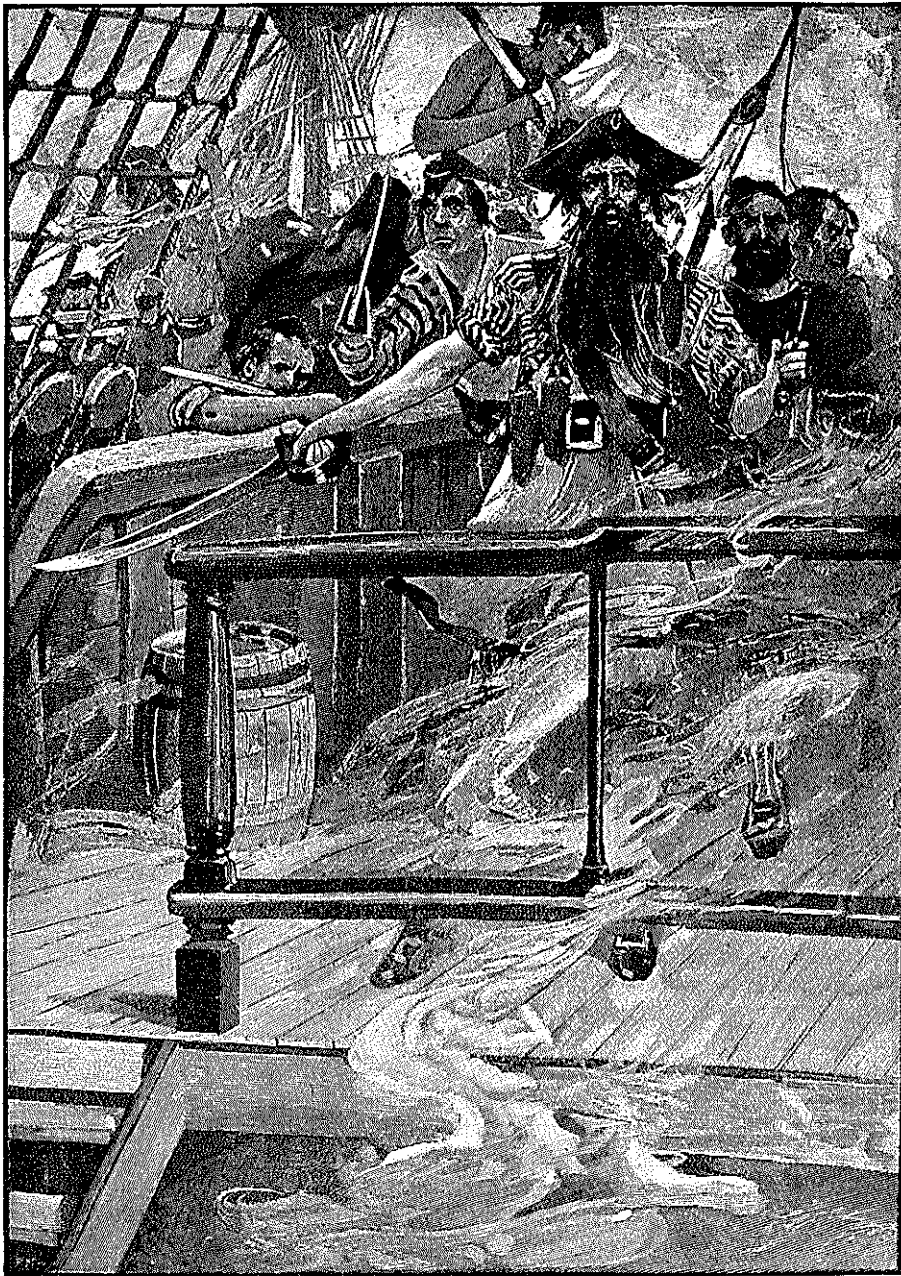
Kaptajn Taylor lytter et Øjeblik og kommer straks til et andet Resultat.

„Dette er ikke Baadsaarer!“ udbryder han. „Det er Bunkeaarer, vi hører — Aarer, som ror et Skib. Jeg skal tage meget fejl, om vi ikke faar Besøg af Pirater. Pib alle Mand paa Dækket og forsyn dem med Huggert.“

Styrmanden styrter for efter, og hans Fløjte skinger gennem Stilheden. Folkene kommer forvirret stormende op fra Lukafet, men de bliver hurtigt klar over Situationen, og de prøver de udleverede Huggert med en Iver og med Bemærkninger, der ikke lover noget godt for de Pirater, der drister sig til at komme dem nær.



Kaptajn Edward Teach, kaldet „Sortskæg“.



*De amerikanske Søfolk ser i deres Angribere en Flok Djævle under Anførsel af General Satan selv.*

Lanterner bliver nu hængt op i Riggen, saa Dæk og Lønninger bliver fuldt belyst, og imidlertid er Aaretagene kommet nærmere. De høres nu ganske tydeligt, og de ledsages af en livlig, men dæmpet Snakken, spækket med Eder og andre raa Udgydelser i det engelske Tungemaal.

Saa toner frem af Mørket Konturerne af en stor Slup. Den skurer langs „Great Allen“s bagbords Side, og i samme Nu flænges Luften af et mangetonigt, øresønderrivende Hyl, og en Sværm af vildt udseende Mænd med lange, spidse Knive mellem Tænderne og Huggarter i Hænderne myldrer op over det amerikanske Skibs bagbords Stor- og Mesan-Røster. De er svættede med Sod i Ansigterne, og de hyler og brøler som et helt Menageri.

De amerikanske Søfolk forsvarer sig tappert, og

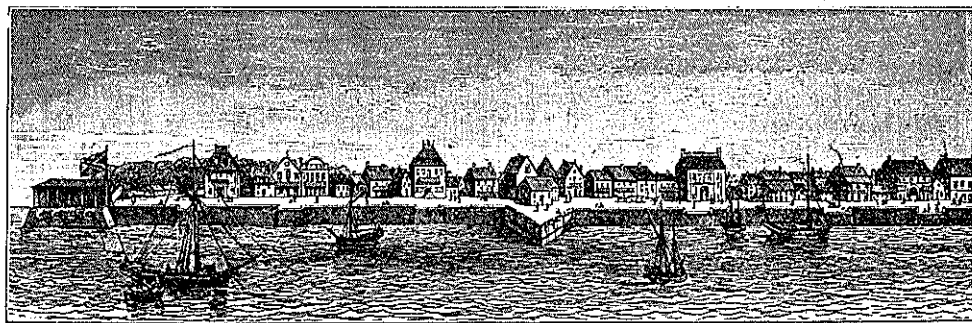
det ser et Øjeblik ud, som om det vil lykkes dem at slaa Angrebet tilbage. Men saa lyder fra det bagbords Stovant et vildt Skrig. En Flaske Krudt med en tændt Lunte falder paa Dækket og futter af i et langt Hvæs. Og i et Spring og med et endnu vildere Skrig jumper en sælsom Skikkelse ned fra Lønningen og ind mellem de vigende Pirater, hvor den — set gennem Krudtrøgen — bringer Blodet til at stivne i de amerikanske Søfolks Aarer. Denne mandlige Skikkelse er stor og bred — sine seks Fod høj. Hans Ansigt er svættet med Sod og rød Maling, og han har et mægtigt sort Skæg, der naar ham til Bæltstedet. Paa Hovedet bærer han en Bulehat med en enorm Skygge, og under denne stikker fra hans Haar og Skæg lange, brændende Pinde ud til alle Sider. Hele hans Korpus er behængt med Pisto-ler, og han opmuntrer sine Folk med frygtelige Eder, med Skrig og Skraal og med en draget Sabel, der lyner i Skæret fra de brændende Pinde i hans Haar og Skæg.

Denne drabelige og uhyggelige Fremtonings Tilsynekomst afgør øjeblikkelig Kampens Udfald. De amerikanske Søfolk ser nu i deres Angribere en Flok Djævle under Anførsel af General Satan selv, og de flygter skrækslagne under Dæk.

Saaledes præsenterede Stevenson's opdigtede Kaptajn Flint sig for disse amerikanske Søfolk. Og saaledes præsenterer Historien hans Forbillede, Kaptajn Edward Teach — ogsaa kaldet „Blackbeard“ — „Sortskæg“.

Edward Teach var født i Bristol i Aaret 1680. Som ganske ung gik han til Søs og var under den spanske Arvefølgekrig forhyret med forskellige Kapere. I Aaret 1716 kom han ogsaa med en Kaper til Jamaica, hvor han stiftede Bekendtskab med en ilde berygtet Skibsreder og Slavehandler ved Navn Hornygold, som overlod ham Sluppen „Revenge“ — „Hævn“ — med fuld Bemanding af alt muligt Pak og paa Betingelse af, at han skulde drive Søroveri og dele sit Röv med Hornygold. Og det var med denne Slup, at Edward Teach

erobrede sin første Prise, det amerikanske Skib „Great Allen“, som han udplyndrede og stak i Brand, efter at han havde dræbt en Del af Besætningen og landsat Resten paa en øde Ø, hvorfra disse nogle faa Dage efter blev optaget af et andet amerikansk Handelsskib.



Charleston omkring Aar 1717. (Efter gammelt Stik.)

Efter dette Kup udplyndrede Kaptajn Teach en Del Smaaskibe, og hans Fremgangsmaade var stadig den samme. Med Hyl og Skrig og med sin frygtindgydende Udmajning af sig selv og sin Bande skræmmede han de fleste af sine Ofre til Overgivelse, hvorefter han udplyndrede og maroonede dem, eller han lod dem — efter sin Styrmand Israel Hands Raad — *walk the plank*, hvilket vil sige, at de med Bind for Øjnene blev ledet langs paa en Planke, hvis ene Ende var lagt ud over Skibssiden, saaledes at Spadsereturen endte med et Plask udenbords og Druknedød.

Paa denne Maade rensede Kaptajn Teach hurtigt Farvandet langs Virginias Kyst for Smaaskibe. Men Smaaskibe alene tilfredsstillede ikke i Længden denne Sørover, og da han en Nat faldt i med en stor fransk Vestindiefarer, som med en kostbar Ladning og en Del Passagerer var undervejs til Martinique, erobrede han ogsaa dette Skib. Han gjorde kort Proces baade med dets Officerer og dets Passagerer og med en stor Del af dets menige Besætning, som alle maatte foretage deres sidste Spadseretur over Planken. Resten tilbød selv at sværge til hans sorte Flag, som han imidlertid havde hejst paa den erobrede Prise. Og fra nu af glemte han Hornygold.

Med denne forhenhævende franske Vestindiefarer, som Kaptajn Teach gav Navnet „Queen Anne's Revenge“ — „Dronning Anne's Hævn“, og som han hurtigt fik armeret med 40 Kanoner, faldt han en Maanedes Tid efter i med den engelske Orlogsfregat „Scharborough“. Det kom til en vældig Bataille, som endte med, at Fregatten maatte tage Flugten. Efter denne Sejr blev Edward Teach endnu mere dristig og i den Grad overmodig, at han endogsaa ved højlys Dag foretog Plyndringstogter i Land eller rekvirerede Proviant og Spiritus, og hvad han ellers havde Brug for hos de forskellige Guvernører og andre Autoriteter.

Kaptajn Teach — eller „Sortskæg“, som han nu kaldtes i Folkemunde — havde efterhaanden spredt en saadan Rædsel om sig, at hans Frækhed over for Autoriteterne i mange Tilfælde virkelig belønnedes. Nægtede man ham det, han forlangte, tog han alligevel selv, hvad han behøvede — og mere til — eller han var paa anden Maade Mand for at skaffe sig sine frække Fordringer efterkommet. Dette sidste kom Magistraten i Byen Charleston til at sande.

Kaptajn Teach havde ved Syd Carolinas Kyst overhalet et Skib, som var paa Vej fra Charleston til London med mange Passagerer — deriblandt flere velstaaende Charleston-Borgere, som førte deres kontante Formuer med sig. Efter en haard og blodig Kamp maatte dette Skib overgive sig paa Naade og Unaade

og blev udplyndret for alt af Værdi. Men da Teach efter Kampen manglede Medikamenter til sine mange saarede Folk, besluttede han foreløbig at skaane de Overvundnes Liv.

Han lagde sig saa med „Dronning Anne's Hævn“ og det erobrede Skib til Ankers ud for Charleston og sendte en af sine Fanger — en Mister Marks, som var en velkendt Borger i Byen — i Land for hos Byens Magistrat at kræve en fyldt Medicinkiste udleveret. Og det blev betydet Mister Marks, at saafremt han ikke var tilbage inden to Timer, vilde Teach selv komme i Land og hente ham.

Mister Marks var om Bord igen, længe før Tiden var udløbet, men med blankt Afslag. Dette gjorde tilsyneladende intet Indtryk paa Edward Teach. Han blev roligt liggende paa sin Ankerplads; men i de følgende Dage opsnappede han alle de Skibe, der forsøgte at komme ind eller ud af Havnen. Han udplyndrede dem alle, men ogsaa i disse Tilfælde skaanede han de Overvundnes Liv.

Efter at Teach saaledes i Løbet af 6 Dage havde gjort 20 Priser og bemægtiget sig et enormt Bytte, sendte han igen Mister Marks ind til Byens Magistrat, men denne Gang under Ledsagelse af Israel Hands og fire andre til Tænderne bevæbnede Banditter.

Denne sælsomme Deputation blev ved Landstigningen straks omringet af en Flok af Byens Borgere, som ogsaa omgaaende indtog en truende Holdning. Men da de saa Mister Marks placeret mellem Piraterne og med en Pistolmunding i Nakken, lod de den uantastet passere op til Byens Raadhus. Her skaffede Piraterne sig uhindret Adgang og traadte frækt frem for Magistraten med Mister Marks imellem sig; og i en udfordrende Tone gentog Israel Hands Kravet om at faa en fyldt Medicinkiste udleveret. Han lod dertil de høje Herrer vide, at de kun havde en Times Frist til Betænkning; og gav de igen Afslag, vilde hans alt for taalmodige Kaptajn lade samtlige Skibe, som han havde taget uden for denne Havn, sprænge i Luften med Passagerer og Besætninger.

„Hvem er din Kaptajn?“ spurgte Magistrats-Formanden — en gammel hvidhaaret Mand, som dirrede af Ophidselse.

„Hvem min Kaptajn er,“ gentog Israel Hands. „Hakender I endnu ikke vores Kaptajn?“

„Hvem sender dig med en saa uforskammet Fordring?“

„Hvem andre vel end Kaptajn Edward Teach,“ svarede Israel Hands endnu mere udfordrende. „Eller „Sortskæg“, som I Landkrabber kalder ham.“

Den gamle Embedsmand havde allerede et skarpt Svar paa Læben, men en mumlende Advarsel fra hans nærmeste Kollega fik ham til at betvinge sig.

„Godt,“ sagde han. „Vi skal overveje dette Forlangende, og om en Time skal Afgørelsen foreligge.“

„Paa Kajen ved vores Baad,“ supplerede Israel Hands. „Og husk vel paa.“ ... Han viftede advarende i Luften med en snavset Finger. „Laver I Narrestreger, kommer alle Jeres Venner derude til at undgælde for det.“

Efter disse Ord til Eftertanke trampede de fem Pirater — fremdeles med Mister Marks imellem sig — ud fra Raadhuset og plumpede straks ind i den nærmeste *Rumshop*. Og da de en Time efter indfandt sig ved deres Baad, stod der paa Kajen en komplet Medicinkiste. Men Byens Borgere saa de ikke noget til.

Saa saare Medicinkisten var bragt om Bord, og Israel Hands havde aflagt Beretning om Ekspeditionens Forløb, gav Teach alle sine Fanger og de erobrede Skibe fri med Undtagelse af to Skonnerter, som han bemandede med nogle af sine Folk; og kort efter stod han med disse og med „Dronning Anne's Hævn“ som Admiralskib til Søs.

Edward Teach var nu efter knapt to Aars Sørøveri i Besiddelse af umaadelige Rigdomme — ikke alene i Juveler og andre Værdigenstande, men ogsaa i rede Guld- og Sølvpenge, og han begyndte saa smaat at spekulere over, hvorledes han skulde frigøre sig for sine Folk og salvare sig selv, saa han kunde nyde Tilværelsen og sin Rigdom i Fred og Ro. Og da det netop kort efter kom ham for Øre, at den engelske Konge havde proklameret Amnesti for alle Sørøvere, der meldte sig selv inden en nærmere bestemt Frist, stak han Hovedet sammen med Israel Hands og nogle enkelte andre af sine mest betroede Mænd, som han efter nøjere Overvejelse alligevel ikke fandt det helt fordelagtigt at frigøre sig for.

En skønne Dag stævnede saa Kaptajn Teach mod Nord Carolina med sin Flaade — „Dronning Anne's Hævn“ og de to Skonnerter, han havde erobret ved Charleston. Men paa Vejen sejlede han en mørk Nat „Dronning Anne's Hævn“ paa Grund ved en lille Ø, hvis Navn og Beliggenhed ikke er nærmere betegnet i Historien; og da Israel Hands, som havde Kommandoen paa den ene af Skonnerterne, vilde komme Admiralskibet til Hjælp, blev ogsaa han — som efter Aftale — hængende fast med Skonnerten ved Siden



*Teach sloges som den Skinbarlige selv.*

af „Dronning Anne's Hævn“.

Alle Forsøg paa at faa de to Skibe af Grunden igen var frugtesløse. Edward Teach og Israel Hands rasede omkap — paa Skrømt, og alle de øvrige Slyngler, som disse to havde stukket Hovederne sammen med, spillede den samme Komædie. Og da dette Raseri omsider fik en Ende, og Teach sporede Misfornøjelse og Konspiration hos de Uindviede, foranstaltede han et Drikkeorgie, som varede flere Dage og Nætter. Da de misfornøjede Konspiranter — sytten i alt — tilsidst saa alle deres Omgivelser i et Rosenskær, blev de svinebundne paa Hænder og Fødder, hvorefter de med den anden Skonnert, som havde undgaaet Grundstødningen — under Israel Hands' Ledelse blev sejlet bort til en fjerntliggende, stenet

og øde Ø, hvor de blev smidt i Land.

Disse sytten maroonede Pirater blev dog nogle Dage senere optaget af et andet Sørøverskib og undgik saaledes den Sultedød, som med fuldt Overlæg var dem tiltænkt — men kun for kort Tid efter at blive paagrebet og hængt.

Hvad Kaptajn Teach i Mellemtiden havde foretaget sig paa den lille Ø, hvor han med Forsæt var strandet, og hvad han foretog sig umiddelbart efter Israel Hands' Tilbagekomst med Skonnerten, ligger hen i Mørke. Men der gik senere Rygter om, at han paa denne Ø i al Hemmelighed skulde have nedgravet Størstedelen af sine Rigdomme — til senere Afhentning. I Historien dukker han først op igen om Foraaet 1718 i Byen Bath i Nord Carolina, hvor han og Israel Hands med 20 andre Pirater i Henhold til det kongelige Løfte om Benaadning fremstiller sig for den stedlige Guvernør, Charles Eden.

Denne Charles Eden var som adskillige andre Guvernører paa den Tid ikke uimodtagelig for Bestikelse. Han ikke alene benaadede disse Sørøvere; men under en Retssag om de to Skonnerter, som Teach havde taget ved Charleston, og som tilhørte en Købmand i denne By, udvirkede han ogsaa, at Dommeren tilkendte den benaadede Sørøverkaptajn Ejendomsretten over den Skonnert, som han endnu havde i Behold.

Det var ikke tilfældigt, at Edward Teach valgte Nord Carolina som sit „Canossa“. Her fandt han virkelig et Asyl, som han — trods Tidens og mange Guvernørers Skrøbeligheder — næppe vilde have fundet i noget andet Guvernement. Her tog han sig — blandt mange andre Friheder — ogsaa en Kone paa 15 Aar, endskønt han i Forvejen havde 12 andre Koner i le-

vende Live. Dette sidste Giftermaal ordnede Charles Eden ogsaa. Men Aaret efter fik denne Guvernør ogsaa sin Afsked „paa graat Papir“ og uden anden Pension end de Bestikkelser, han bevisligt havde modtaget af Edward Teach.

Edward Teach's Benaadning og hans sidste Giftermaal fandt Sted i Maj 1718. Men allerede efter nogle faa Hvedebrødsdage gav denne samvittighedsløse Mandraber og Hjerteknuser Pokker i baade Kongens Naade og sin femtenaarige Kone. Med Israel Hands' Bistand samlede han sine 20 andre benaadede Banditter; og i Juni samme Aar sejlede han igen ud paa Søroveri med sin Skonnert, som han til Minde om sit første Skib ogsaa kaldte „Hævn“.

I de følgende fire Maaneder udøvede Kaptajn Teach med sin Bande de frygteligste Misgerninger — baade til Søs og i Land. Hans Operationsfelt strakte sig fra Sandy Hook og til Trinidad, og overalt i dette Omraade vajede hans sorte Flag over Plyndring, Marooning og Drab, indtil han den 22. November samme Aar mødte sin endelige Skæbne paa Sct. James Floden.

I Shesapeak-Bugten — ca. 20 miles fra Sct. James Flodens Munding — var i dette Efteraar netop stationeret to engelske Krigsskibe — „Pearl“ og „Lima“. Og da en Charleston-Skipper tilfældig fik Nys om, at den berygtede Kaptajn „Sortskæg“ var sejlet op ad Floden for at reparere sit Skib, gav han omgaaende Krigsskibene et Vink.

Der blev derefter øjeblikkelig truffet Foranstaltninger til at uskadeliggøre Teach og hans Bande. To store slupriggede og fladbundede Flodfartøjer, som Skibsredere fra Charleston med største Beredvillighed havde stillet til Disposition, blev armeret med alle mulige Slags Vaaben til Nærkamp og bemanded med 40 Orlogsgaster under Løjtnant Robert Maynard's Kommando. Nu skulde denne „Sortskæg“ tages — levende eller død — vel helst død. I hvert Fald havde Magistraten i Charleston sat en høj Pris paa hans Hoved.

Den 17. November ankom Løjtnant Maynard med sine to Flodfartøjer til Sct. James Flodens Munding. Han spærrede straks al Trafik op ad Floden, for at Piraterne ikke skulde blive advarede. Med denne Forholdsregel kunde han have sparet. Edward Teach havde forlængst gennem sin hemmelige Forbundsfælle, Charles Eden, faaet Underretning om, hvad der var i Gære, og han var forberedt — paa sin Vis. Med kraftige Opstrammere fra Romtønden holdt han sig selv og sine Folk i et fanatisk Krigshumør; og dette Drikeri kulminerede, da han den 21. om Aftenen ved en udsendt Spejder fik Underretning om, at han kunde vente Løjtnant Maynards Besøg den følgende Dag.

Kaptajn Teach sad just i sin Kahyt og pokulerede med Israel Hands og to andre af sine nærmeste Undergivne, da Underretningen indtraf. Stemningen var høj — paa Kogepunktet, og Israel Hands kogte over med en spydig Bemærkning om sin Kaptajns mange Penge. Han vilde partout vide Besked, om Teach's unge Kone vidste, hvor hendes Ægtefælle havde skjult sine Rigdomme — for Tilfældet af, at Teach skulde blive dræbt under den forestaaende Kamp.

Teach svarede, at kun Djævelen og han selv vidste Besked om den Ting, og at hans Kone hverken angik

Israel Hands eller nogen anden. Derpaa trak han to Pistoler fra Bæltet, slukkede Lampen og brændte begge Skydere af under Bordet.

Israel Hands udstødte et Brøl, væltede Romflasken og hoppede hylende og sværgende rundt paa eet Ben, mens han gnubbede og følte paa det andet, hvorfra han mærkede Blodet sive ud under Knæet. Og da Lampen igen blev tændt, og han spurgte, hvad Meningen var med dette, svarede Teach, at han kunde indse, at han herefter saa sig nødsaget til nu og da at skyde en eller anden af sine Folk, saa de ikke helt glemte, hvem han var.

Kuglen havde boret sig ind og sad fast i Israel Hands' venstre Knæ. Teach indsaa, at Styrmanden under disse Omstændigheder ikke vilde være til nogen Nytte under Morgendagens tilstundende Kamp; og for at han i hvert Fald ikke skulde være til Besvær, smed han ham uden Dikkedarer i Land — lidet anende, at han med denne Fremfærd reddede sin Styrmands Liv.

Den 22. November oprandt med Vindstille og Dis over Floden. Ved Middagstid sprang en Brise op, og Disen spredtes lidt efter lidt i Klatter for til sidst helt at forsvinde i det klareste Solskin. Og nu saa Piraterne den ventede Fjende i et Par Kabellængders Afstand for fulde Sejl stævne lige imod deres Ankerplads.

Kaptajn Teach var klar til Kamp. Han havde sværet sit Ansigt og slebet sin Sabel, og han havde trakteret sine Folk med et ekstra Anker Rom. Og nu, da de to fjendtlige Fartøjer var inden for hans Kanoners Rækkevidde, hilste han dem Velkommen med en fuld Bredside.

Denne Salve kostede Løjtnant Maynard 10 Mand, og hans Følgeskib fik sin Mast skudt bort og drev paa Grund. Han havde ingen Kanoner til at besvare Velkomsten med. Han var kun indstillet paa Overrumpling og Nærkamp, men han fik i Hast Folkene fra det grundstødte Skib over paa sit eget, hvorefter han af Frygt for en ny Bredside beordrede sine Orlogsgaster til at lægge sig fladt ned paa Dækket. Og da Krudtrøgen var trukket bort, og hans Skib nu var tæt inde paa Piraterne, kunde disse ikke se andre Fjender end Løjtnant Maynard og hans Rorsmand.

Teach var ikke i Tvivl om, at hans velrettere Salve havde gjort det af med den øvrige Besætning paa dette Skib, og han gav straks Ordre til Entring. Han kastede sin sædvanlige Flaske Krudt med en antændt Lunte over paa sin Modstanders Dæk og sprang selv som første Mand bagefter, fulgt af sin Bande. Men netop som hans Krudtflaske futede af, gav Løjtnant Maynard Signal til sine Folk, og 30 kampberedte Orlogsgaster sprang som Trolde af Æsker op fra Dækket, hvor de efter Kaptajn Teach's Opfattelse burde have ligget som Lig.

Det kom til en Nærkamp, som i Voldsomhed og Skaanselsløshed ikke har sit Sidestykke i Historiens talrige Sørover-Kampe. Teach sloges som den Skinbarlige selv — *den* skinbarlige Satan, som han udgav sig for at være en Inkarnation af, og de øvrige Pirater fulgte hans Eksempel efter bedste Evne. Men al deres af Spiritus opæggede Fanatisme os Desperation prellede af mod Løjtnant Maynard's og hans Folks nøgterne Koldblodighed og deres overlegne Haandvaaben. Og da Teach, efter at han havde modtaget 24 alvorlige Saar — dels Sabelhug og dels Skudsaar, en-

(Fortsættelse Side 25)



# Obelisk-Skibe

(Fortsat fra forrige Nummer)

ANGAAENDE langskibs Afstivning kender vi næsten lige saa lidt. Man maa antage, at Skibet er bygget paa den traditionelle Maade, nemlig ganske glat under Bunden uden udvendig Køl, med skeformede, jævnt opløbende Stævne. Foreløbig ved vi intet om, at der har været anvendt indvendig Køl, men intet berettiger os til at mene, at der har været brugt anden langskibs Afstivning end en meget svær Kølplanke af en noget lignende Art, som



Fig. 14. Model af en Baad fra en ægyptisk Grav set fra oven visende den langskibs Dæksbjælke fra Stævn til Stævn. — Cairo Musæet No. 4798.

kendes fra Dasjurbaadene, samt den traditionelle langskibs Dæksbjælke fra Stævn til Stævn til at optage Trykspændingen ved begge Stævne (Fig. 14) og de karakteristiske langskibs Spændtove mellem Stævnene over Dækket for at forebygge Kølsprængning (Fig. 16). Hvorledes det samme Problem er løst i moderne Floddampere af nogenlunde samme Størrelse som Obelisk-Skibet, ses af Fig. 15, der viser en Floddamper med ovenbords langskibs Afstivning.

Desværre er den øverste Del af Relieffet ødelagt, saaledes at Spørgsmaalet om disse Spændtoves Anbringelse endnu er uløst. Paa nogle moderne Gengivelser af Relieffet af Obelisk-Skibet — f. Eks. Busley: Schiffe des Altertums, Berlin 1920 — ser man, at der gaar fire Tove fra Forskibet agterefters, men derimod seks Tove fra Agterskibet forefter, delt saaledes, at tre af Tovene gaar til hver af Surringerne om Agterstævnen og kun een paa Forstævnen, men paa Originalen ses tydeligt, at der er fem Spændtove baade forude og agterude. I Navilles Beskrivelse staar der, at der fra Forstævnen gaar seks Spændtove agterefters, men Naville har overset, at de to underste Tove ved Forstævnen kun er de to Parter af Øjesplidsen i Tampen (Enden) af Spændtovet (Fig. 16). Det er saaledes givet og i Overensstemmelse med Originalen, at Relieffet viser fem Parter af Spændtovet baade forude og agterude, hvilket er af Betydning for Forstaelsen af dette specielt ægyptiske Arrangement til at holde sammen paa det mægtige, men løst byggede Skib.

Jeg kunde tænke mig, at samtlige fem Spændtove, som paa Relieffet ses i en Række over hinanden, i Virkeligheden har ligget i samme skraa Plan, samt at de i dette store Skib ikke har været samlet i

et Spændtov i Diametralplanet, som vi kender det fra mindre Skibe, men som en Række Spændtove, lagt over seks tværskibs Galger over Obeliskerne. Der ses nemlig i Relieffet paa Siderne af Obeliskerne seks Støtter, hvis Brug ellers ikke kan forklares; disse er anbragt saaledes, at de afstives af de tværskibs Bjælker i Skibsrummet (se Fig. 16).

Paa de ovenfor omtalte Hieroglyffer af Obelisk-Skibe ses tydeligt Gaffelstøtter, der kunde tænkes at have baaret de Tværliggere, hvorpaa Spændtovene hviler, og Linierne, der viser selve Spændtovene, kunde tyde paa, at de har været anbragt paa denne Maade (se Fig. 9 a). Spændtovene har rimeligvis ikke gaaet fortløbende fra for til agter, men derimod kun fra Stævnene til to af Galgernes Tværliggere. Derved opnaas nemlig den meget store Fordel, at kun mindre Længder af det svære Tovværk var nødvendigt. Hvis hele det feldelte Spændtov havde været i eet Stykke, saa maatte Længden af Tovet have været ca. 300 Meter. Det maa imidlertid synes mærkeligt, at Ægypterne skulde have gjort sig det Besvær med at fremstille en saa ualmindelig lang Trosse af denne meget svære Dimension, hvis kortere Længder langt lettere kunde anvendes. De svære Spændtove kunde da langt lettere sættes tot (strammes) ved at forbinde de to Galgeoverliggere med et større Antal Surringer af mindre svært Tovværk; derved undgik man at manøvrere med det uhaandterlige, tykke Tovværk. Disse Surringer blev sat tot, ved at de drejedes rundt ved Hjælp af svære Terse af Træ.

Paa Fig. 16 ses, hvorledes det feldelte Spændtov kunde tænkes at have været rigget op. Denne Fremstilling af Spændtovets Anbringelse kan maaske for den uindviiede lyde noget indviklet, men naar man Gang paa Gang ser, hvor uhyre fornuftigt Oldtidens Ægyptere arbejdede, og hvor praktiske de var med at udnytte de forskellige Materialer, saa er der i Virkeligheden intet overraskende heri. Man maa i denne Forbindelse erindre, at Ægypterne var Eksperter i denne specielle Maade at frembringe Strækkraft ved at dreje Tovværket med Terse, og at enhver Fordel og Ulempe ved denne Teknik maa antages at have været dem velbekendt.

Selve Rekonstruktionen, der er et Forsøg paa at

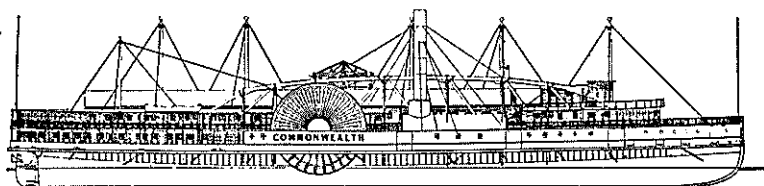


Fig. 15. Letbygget, amerikansk Floddamper med ovenbords svær Kølkonstruktion for at forebygge Kølsprængning.

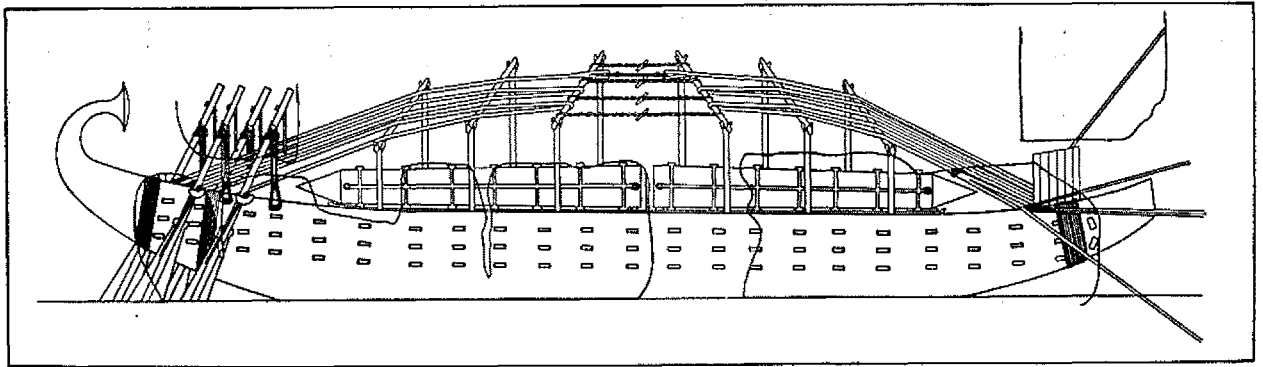


Fig. 16. Obelisk-Skibet fra Der el Bahri med indtegnat Rekonstruktion af Arrangement af langskibs Spændtove o. s. v. De ujævne Linier viser Grænserne for Originalen.

anskueliggøre Spændtovets Anbringelse, ser maaske noget mærkelig ud, idet Gengivelsen væsentlig fraviger den ældgamle ægyptiske Tradition at tegne i Planet for at vise disse Spændtove, Galger og Støtter. Imidlertid er der efter de foreliggende Rester af Relieffet intet til Hinder for, at den ovenfor beskrevne Anbringelse af den langskibs Afstivning er rigtig. I denne Forbindelse er det af Vigtighed at bemærke, at Kunstneren fra Der el Bahri ikke er saa traditionsbunden som sine Forgængere, og at hans Billeder viser væsentlig Afvigelse fra konventionel old-ægyptisk Kunst. Edouard Naville udtrykker Tanken, naar han skriver: „In the sculptures at Deir et Bahari of these boats we find a curious mixture of accuracy and convention“.

Det er ret vanskelig at give en tilnærmelsesvis rigtig Forestilling om Obelisk-Skibets Dimensioner, idet vi ikke kender Formen af Skibets Bund, men det er at antage, at den er bygget nogenlunde som de fleste andre ægyptiske Skibe. Muligvis har disse store Skibe, der var bygget til at sættes paa Grund under Lastning og Losning, været konstrueret mere flade i Bunden for at ligge fastere i Grunden, men det vil ikke forandre Dybgaendet synderligt. Lad os gaa ud fra de af Ineri opgivne Maal: Lgd. 63 m, Brd. 21 m, og antage, at Dybden midtskibs har været ca. 6,5 m

og Planketykkelsen ca. 0,3 m. Med Tillæg af Støtter, tværskibs Bjælker og andre Forstærkninger til Formaalet vil Skibets Displacement (Vægt) blive ca. 650 Tons, Længden i Vandlinien ca. 40 m og Bredden ca. 20 m. Stabiliteten vil tillade, at Thotmes I's to Obelisker (tilsammen 350 Tons) under Flodsejlad med Sikkerhed kan ligge paa Dækket uden at benytte Ballast. Skibets Displacement (Vægt) med fuld Last vil altsaa være 1000 Tons, hvilket giver et Dybgaende paa 2 m. Efter min Erfaring fra de nuværende Forhold paa Nilen er 2,0 m det største tilladelige Dybgaende for et Skib for nogenlunde sikker Sejlad mellem Assuan og Luxor. Skrogets Højde over Vandet vil være ca. 5,5 m, hvilket straks maa synes urimeligt til Sejlad paa en Flods stille Vande. Imidlertid maa Erfaringen tidligt have lært de ægyptiske Skibsbyggere, at en saadan Højde var uundgaelig for at opnaa nødvendig langskibs Afstivning for Konstruktionen.

Med al Tydelighed viser disse Tal, at Datidens Ægyptere var i Stand til at bygge et Skib efter en forudgaaende Plan til en bestemt Belastning, og vi kan kun med Undren forestille os de Erfaringer, der maa have ligget til Grund for disse storslaaede Foretagender, udførte for ca. 3—4000 Aar siden.

Det største Skib, der nu sejler paa Nilen i det

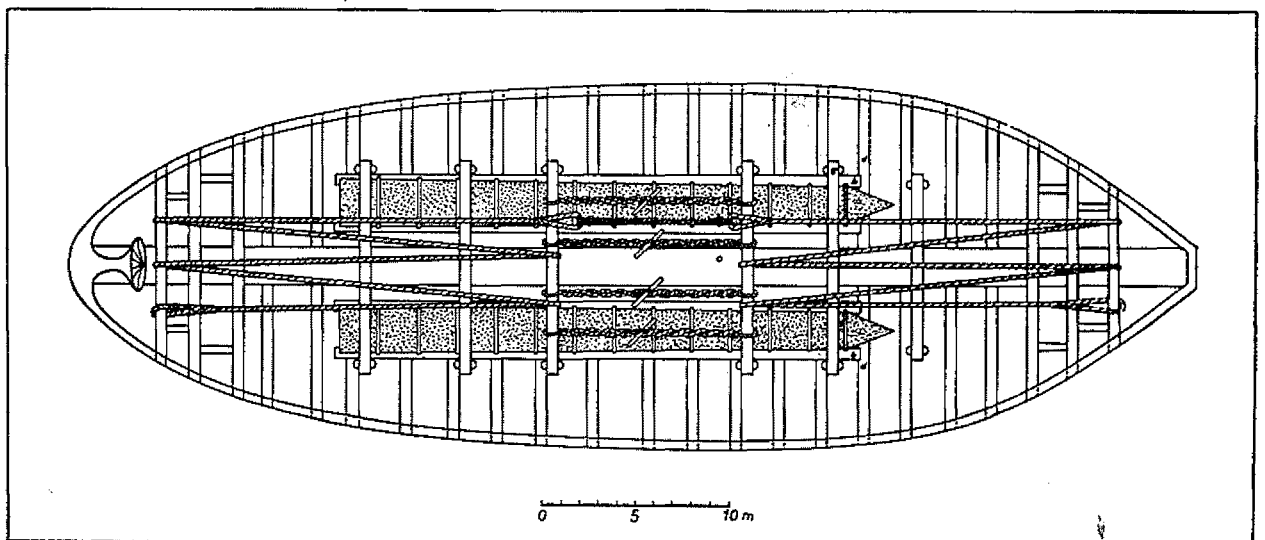


Fig. 17. Obelisk-Skibet fra Der el Bahri set fra oven. Rekonstruktion. a. Obelisk. b. Slæde til Obelisk. c. Langskibs Dæksplanke. d. Tværskibs Dæksbjælker. e. Galger for langskibs Spændtove.

samme Farvand som Obelisk-Skibet, er Thos. Cook & Son's s.s. „Sudan“, hvis Dimensioner er følgende: Lgd. 72 m, Br. 9,7 m, Depl. lastet 600 Tons, Dybgaende 1,2 m. Det er yderst interessant at se, at s.s. „Sudan“ ligesom Obelisk-Skibet er forsynet med svære langskibs Afstivninger over Dækket til nøjagtig samme Formaal som Obelisk-Skibets langskibs Spændtove, nemlig til at forebygge Kølsprængning.

Det Skib, som Dronning Hatshepsut lod bygge til sine to store Obelisker, der vejede ca. 700 Tons tilsammen, var antagelig noget større end det Skib, Ineri byggede til Kong Thotmes I's Obelisker, der kun vejede ca. 350 Tons tilsammen.

Jeg anslaaer Længden af Dronning Hatshepsuts Obelisk-Skib til ca. 65 m, Bredden til ca. 25 m, Dybden til ca. 6,5 m og Planketykkelsen 0,5 m. Skibets Egenvægt vil være ca. 800 Tons og Skib og Last ca. 1500 Tons; Dybgaendet ca. 2,0 m. Stabiliteten med de to Obelisker liggende paa Dækket er tilstrækkelig stor for Flodsejlad. Paa Tegningerne Fig. 15 og 17, der selvfølgelig ikke er tegnet efter Maal, er vist mit Forslag i Sammenligning med de originale Tegninger af Obelisk-Skibet paa Reliefet.

Nedenstaaende gives en Oversigt over, hvorledes de forskellige Forskere har tænkt sig Obelisk-Skibene i Sammenligning med Cook & Son's s.s. „Luxor“.

I denne Oversigt over Størrelsesforholdene af ægyptiske Obelisk-Skibe ses, at Aug. Köster (2) foreslaar et Skib paa 84 × 28 × 6 m til Dronning Hatshepsut's to Obelisker, altsaa et Skib af et Deplacement paa 1916 Tons, hvilket turde været ret usandsynligt, naar et Skib paa 65 × 25 × 6,5 m (800 Tons) var fuldtud tilstrækkeligt til samme Formaal. Admiral Ballards Forslag (5) med Dimensionerne 65 × 21 × 9 m til at fragte een af Obeliskerne + 50 Tons

Ballast er tilsyneladende meget overbevisende, men Skibet har den Ulempe, at Dybgaendet efter disse Maal bliver for stort, nemlig 2,44 m, hvilket i al Fald efter de nuværende Forhold paa Nilen er uforeneligt med sikker Navigering.

Af disse Grunde har jeg foreslaaet et Skib til begge Dronning Hatshepsut's Obelisker (ca. 700 Tons) af Dimensioner, som ses i Rubrik 5, et Skib af Pramtype paa 800 Tons, der med et Dybgaende paa 2 m kan bære de to Obelisker uden Ballast fra Assuan til Luxor med al mulig Sikkerhed for et gunstigt Resultat.

Det er ikke uden Interesse at sammenligne disse Data med Rederiet Cook & Son's mest moderne Nildamper, der ganske vist ikke er bygget til saa svær en Last og derfor ikke er nær saa høj, men som alligevel har flere Lighedspunkter med disse oldægyptiske Fartøjer.

Ejendommelige er Styregrejerne, der udviser det ypperste, Ægypten har frembragt paa dette specielle Omraade. De bestaar af fire mægtige Ballance-Ror med Rorpinde, to paa hver Side. Ved Lønningen hviler Rorstammen mod en svær, tværskibs Bjælke og er stukket gennem en tyk, tilsyneladende læderklædt „Kordelstrop“ og foroven hvilende i en gaffelformet Støtte, forsvarlig surret nedefter mod Dækket. Ved Gaflen vandrer Rorstammen i en — antagelig velindfættet og læderklædt — Tovstrop, og Vægten af Roret hænger i en Stjert fra Rorbladet til Lønningen. Disse Styregrejer, der er noget specielt for det nye Riges Tid (det XVIII Dynasti), danner Afslutningen paa en uhyre lang Udvikling. Paa de ældste ægyptiske Skibe blev der styret med Padler eller Aarer anbragt agterude, og Baaden blev drejet ved at ro eller skodde paa samme Maade som i grønlandske Kone-

## Størrelsesforhold af Ægyptiske Obelisk-Skibe og en moderne Nildamper

Beregningen foretaget af Skibsingeniør L. A. Kisby, B. & W.

	Længde	Bredde	Dybde midtskibs	Tykkelse af Plankelædning	Vandlinjelængde (lastet)	Vandlinjebredde (lastet)	V. L. — L.	V. B. — B.	Deplacement (Skibets Vægt)	Vægt af Last	Deplacement (Vægt) lastet	Dybgaende lastet	Finhedskoefficient	
August Köster 1934	63 m	21 m	6 m	0,4 m	51,5 m	20,5 m	0,82	0,97	1130 t	272 t	1402 t	1,96 m	0,68	Længde og Bredde efter Ineri (1550 f. C.) Last: 2 af Thotmes I' Obelisker 1550 f. C.
August Köster 1934	84 m	28 m	6 m	0,5 m	68,8 m	27,3 m	0,82	0,97	1916 t	748 t	2664 t	1,92 m	0,74	Last: 2 af Dronning Hatshepsuts Obelisker (1500 f. C.)
C. A. Ballard 1920	63 m	21 m	9 m	—	35 m	20,5 m	0,55	0,97	650 t	350 t + 50 t	1050 t	2,44 m	0,58	Længde og Bredde efter Ineri (1550 f. C.) Last: 1 Obelisk af Dronning Hatshepsuts + 50 t Ballast
C. V. Sølvér 1939	63 m	21 m	6,5 m	0,3 m	40 m	20 m	0,64	0,95	650 t	350 t	1000 t	2 m	0,63	Længde og Bredde efter Ineri (1550 f. C.) Last: 2 af Thotmes I' Obelisker (1550 f. C.)
C. V. Sølvér 1939	63 m	25 m	6,5 m	0,3 m	42,5 m	24 m	0,68	0,96	800 t	700 t	1500 t	2 m	0,74	Længde efter Ineri Last: 2 af Dronning Hatshepsuts Obelisker
s/s »Luxor« 1939 Thos. Cook & Son	72 m	9,7 m	3,5 m	steel	72 m	9,7 m	1,0	1,0	500 t	100 t	600 t	1,2 m	0,71	Last: Bunkers, Stores og Passagerer

baade. Styreaarernes Antal varierede med Fartøjerne Størrelse og Anvendelse, idet hurtigtsejlende, lange Skibe havde flere Styreaarer, hvorimod mindre Lastskibe nøjedes med een. I Perenukas Skib fra det V Dynasti (ca. 2600 f. C.), der rimeligvis har været en for sin Tid veludhalet Sejler, ses fem Styreaarer fastgjort i Stropper i Lønningslisten, der ganske afgjort viser, at Styreaaren blev bevæget frem og tilbage under Brug. Paa Billeder af mindre Skibe fra det V og VI Dynasti med kun een løs Styreaare ser man en kort Ters af Træ indsat ved Lommen i Plan med Aarebladet. Denne Ters er tidligere fejlagtig antaget for en Rorpind, hvilket har givet Anledning til den Antagelse, at fastanbragte Styreaarer allerede var i Brug under det V Dynasti. Den omtalte lille Tværpinds Funktion er at holde Aarebladet i den rigtige Stilling, idet Aaren samtidig med at styre har været benyttet til Fremdrivning ved at „vrikke“, d. v. s. skiftevis at bevæge Aaren til hver Side, og samtidig vende Bladet i Yderstillingerne.

Omkring Tiden for det XII Dynasti (ca. 2000 f. C.) begynder den fastsiddende Styreaare at vise sig, en bredbladet, sværbygget Aare, hvilende i en Fordybning i Diametralplanet. Aaren staar skraat i Vandet, med Aarebladet næsten vandret, og den øverste Ende er drejelig anbragt paa Siden af en svær Støtte; en nedadvendende Rorpind drejer Aaren, og Baadens Fart gennem Vandet foraarsager Drejningen ved Aarebladets Stilling.

Det næste Led i Udviklingen er to Styreaarer af samme Art som den oven for beskrevne, en paa hver Side af Agterskibet; derved opnaaedes ikke alene en mere effektiv Styring men tillige den Fordel, at Styregrejerne ikke kom i Vejen for Stævnpnydelsen, som Ægypterne satte saa stor Pris paa.

Fra disse Styreaarer paa Siderne af Agterskibet er der kun et Spring til de virkelige Sideror, som faar deres smukkeste Udtryk i Billederne af Skibe

fra det XVIII Dynasti, bl. a. af det store Obelisk-Skib. Siderorene i dette Skib har den store Fordel, at de virker som Ballanceror, idet Kraftpaavirkningen ved Drejning fordeles, hvilket i høj Grad letter Arbejdet ved Styringen. Det er denne Form for Ror, der fra Ægypten gaar sin Sejrgang over hele Middelhavet, op langs Europas Kyster, og vi finder det saa godt som uforandret i Princippet og placeret paa samme Maade i Vikingeskibene som paa Dronning Hatshep-suts Skibe. Først omkring 1250 e. C. begynder Sideroret at vige for den nye Opfindelse: Roret i Rorløkker paa selve Agterstævnen, men endnu i vor Tid bruges Sideroret i mangfoldige Kystskibe i Østasiens Farvande paa samme Maade som i Oldægypten.

Agten for Siderorene i Obelisk-Skibet ses Resterne af en Støtte, der muligvis har været en Flagstang, ligesom der midtskibs findes en Linie, der kunde tydes som en Flagmast. En Mærkværdighed ved Billedet af de Skibe, som slæber Obelisk-Skibet, er, at alle Skibe og Baade har fastsiddende Sideror, men interessantere er det, at paa de Fartøjer, hvor der kun er eet Sideror, sidder dette paa Styrbords Side. I Grunden er dette ret naturligt, da man jo helst holder Ror-pinden i højre Haand, naar man styrer. Hvis Roret sad paa Bagbords Side, maatte man bruge venstre Haand, naar man samtidig skal se for efter, hvilket vilde være akavet. Jeg mener, dette er det ældste Dokument for enkelt Siderors Anbringelse paa højre Side af Fartøjet set agtenfra. To Tusinde Aar senere møder vi den samme Idé i det danske „Nydamsskib“ (ca. 500 f. C.), hvor Enkeltroret er anbragt paa nøjagtig samme Plads, hvilket rimeligvis har givet Anledning til at kalde denne Side af Skibet Styrbord.

Selv om vi har sikre Beretninger om, at Skibe paa 60 × 30 Alen blev bygget paa Nilen af indenlandsk Akacietømmer et Aartusinde tidligere (Uni's Gravskrift fra ca. 2500 f. C.), saa synes Materialet til dette Skib at have været af saadanne Dimensioner, at det aldrig kan have vokset i Ægypten. Paa denne Tid stod Nillandet imidlertid i livlig Forbindelse med Omverdenen, og Folkene langs Syriens Kyster var skatkyldige til Ægypten. Man har sikre Efterretninger om, at Tributen fra de syriske Lydriger blev erlagt i Cedertræ, og Gang paa Gang finder vi Bekræftelse paa, at Cedertræ benyttedes til Skibsbygning. Thotmes I, Dronning Hatshepsuts Fader, skænkede saaledes „et nyt Skib af Cedertræ med Stævne af Elektron“ til det nyopførte Tempel i Abydos. Foran Pylonerne, de mægtige Indgangsporte til Templerne, var der uhyre høje Flagstænger, og disse kan kun have været af Cedertræ. Ligeledes findes i de Annaler, som Thotmes III, Dronning Hatshepsuts samtidige og Efterfølger paa Tronen, lod nedskrive paa Tempelmuren i Karnak, Beretninger om Skibe, liggende i fœnisciske Havne, lastet med Skibsbygningstømmer, bestemt til Ægypten.

Det er altsaa bekendt, at Cedertræstømmer i store Dimensioner fandtes paa Nilen, men da Obelisk-Skibene byggedes for dette ene Formaal og rimeligvis blev hugget op straks efter Brug, antager jeg, at det kostbare Cedertræstømmer kun har været anvendt til de svære Stykker, og at indenlandsk Træ har været benyttet overalt, hvor det var muligt, og først og fremmest til Yderklædningen.

**Vi holder  
os til**



**ESBJERG TOV-  
VÆRKSFABRIK 1/3**

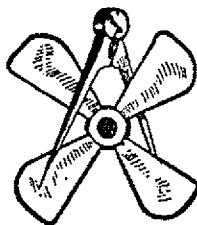
Hvorledes Indladningen af de to uhyre Obelisker i Skibet er foregaaet, kendes lige saa lidt som Transporten fra Stenhuggeriet i Bjergene til Nilbredden og Opsætningen i Templerne. At det maa have været et uhyre Arbejde, som maatte udføres med største Forsigtighed og Dygtighed for at lykkes, er givet, men saa lidt ansaa Ægypterne Transporten og Rejsningen af Obeliskerne for at være, at vi ikke har een eneste Beskrivelse eller noget Billede af et saadant Arbejde. I al Fald har man endnu ikke fundet nogen Beskrivelse eller noget Billede deraf.

Hvorledes det uhyre Arbejde med at faa disse kolossale Vægte skiftet fra Flodbredden op paa Dækket af Skibet er foregaaet, har man heller ingen Efterretning om, men jeg vil give Engelbach Ret, naar han antyder, at der blev bygget en Vej op til Skibet, idet jeg mener, at der ingen anden Mulighed var til Stede. Jeg har tænkt mig, at Skibet blev bygget paa Land i en udgravet Kanal norden for Katarakten, omtrent hvor Byen Assuan nu ligger, saaledes at det ved Lavvande stod fast i Grunden paa svære Strøer af Træ, lagt tværs under Skibets Bund. Derefter blev Kanalen fyldt ud og en solid, jævnt stigende Vej anlagt op omkring Skibet, og ad denne Vej blev Obeliskerne slæbt op til Skibet og ind paa Dækket. Vejen blev da fjernet, og Kanalen tømt for Fyld, for at Vandet ved Oversvømmelsen kunde løbe frit ind mellem Strøerne og løfte Skibet. Samtidig blev Stævnen paa-sat og Spændtovene rigget op, saaledes at Skibet ved Oversvømmelsens Begyndelse flød frit med sin Last, klar til Afsejling.

At Forskellen i Vandstanden paa Nilen er blevet benyttet ved Indladningen af Obeliskerne, er rimeligt. I den tidligere omtalte Levnedbeskrivelse af Statholderen Uni staar der: „Ved Oversvømmelsen lastede jeg et umaadeligt stort Stykke Granit til Mer-n-Re's Pyramide“, hvilket ganske tydeligt viser, at den aarlige Oversvømmelse er taget med i Overvejelserne ved Transporten af svære Granitstykker fra Assuan. Det er ganske givet, at Sejladsen fra Elefantine til Karnak med dette Skib kun kunde finde Sted under Niloversvømmelsen, og højst rimeligt har man — af Hensyn til eventuelle Grundstødninger — valgt at foretage Rejsen med stigende Vande.

#### Historiske Sørovere. (Fortsat fra Side 20)

delig blev strakt stendød i Dækket med en Kugle gennem Hovedet, fordunstede baade Sprutten og Modet fra den lille Rest af de øvrige Pirater, som endnu havde Vaaben i Haand. — De overgav sig og fik



## KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinfateksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinstør - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven Den kommunale Elektroinstallatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

nu den Pardon, de anraabte om — men kun for endnu samme Dag at blive klynget op til Piratskibets Raanokker ved deres Hals.

Israel Hands var den eneste af denne Sørover-Bande, som slap bort med Livet i Behold. Han blev dog senere paagrebet i Bath, hvor han havde søgt Lægebehandling for sit saarede Knæ. Men da det viste sig, at hans ene Ben var lammet for bestandig, og han saaledes næppe vilde kunne optage Sørover-Haandteringen igen, blev han for anden Gang benaadet, og han endte sine Dage som Tigger i London, hvor han humpede rundt ved et Par Krykker.

Hvad Edward Teach angaar, blev hans Hoved hugget af, og med dette dinglende i Enden af sit Bovspryd sejlede Løjtnant Maynard til Charleston.

Dette er de historiske Fakta om disse to Sørovere — Israel Hands, som i Stevensons Bog figurerer ved sit rette Navn — og Edward Teach, som i samme Bog omtales som „Kaptajn Flint“.

## Gl. Numre af Vikingen købes

for 2 Kroner pr. Stk.

Nummer 1-1925, 8-1926, 1-1927,

5-1929, 1-1940 samt

„Jul paa Havet“ 1941 for 4 Kr.

Henvendelse til

„Vikings“s Ekspedition,  
Gammel Mønt 39. København K.

Tlf. Central 9822 — Byen 8040



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

**C. B. HANSENS ETABL.**

Paa Grund af Saneringen er vi flyttet  
til

**BREDGADE 32**

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

## Sparekassen for København og Omegn

### Forvaltningsafdelingen

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

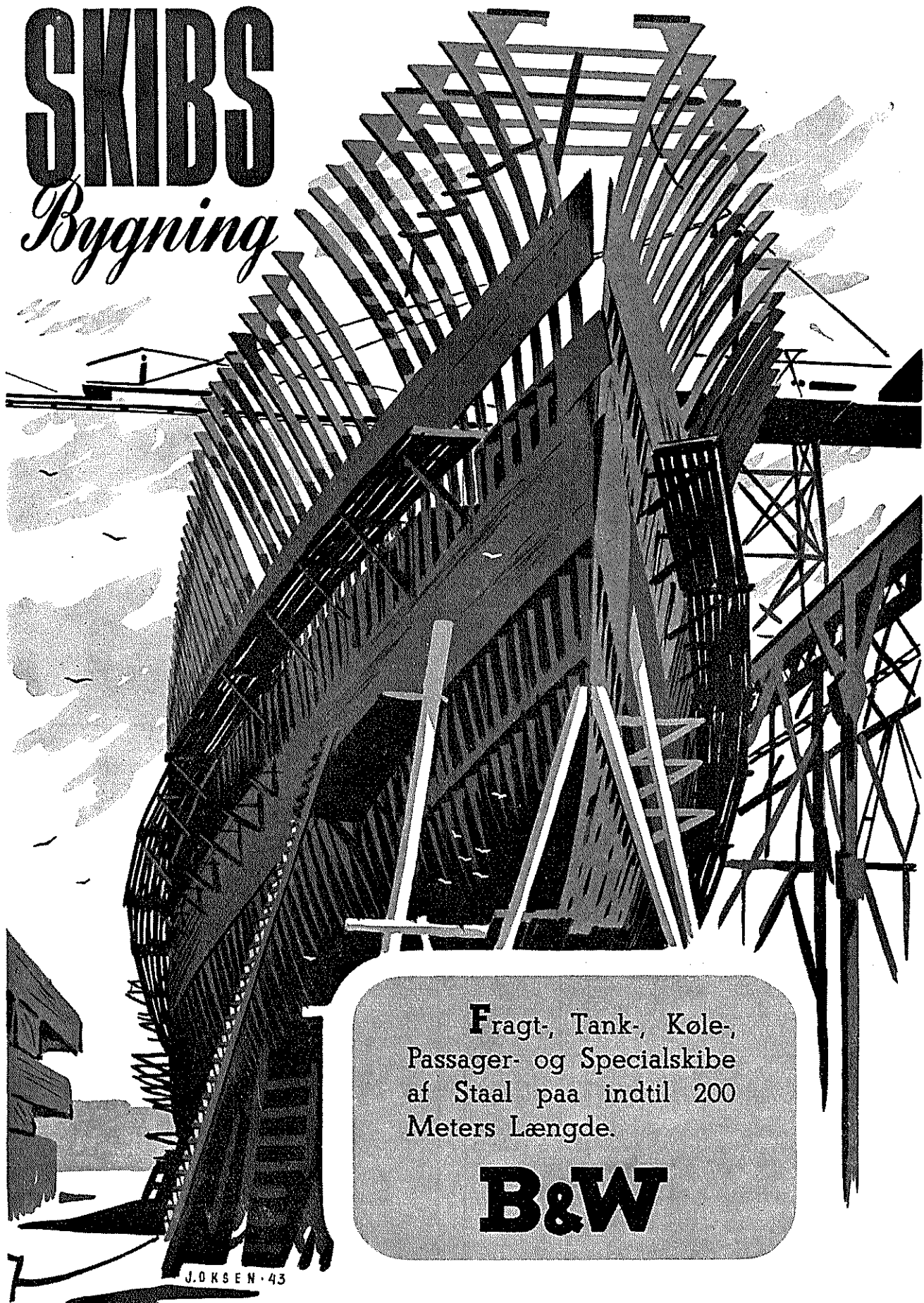
### Indtægtsforvaltning

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

Vejledning udleveres fra Kontoret

**Niels Hemmingsensgade 24**

# SKIBS *Bygning*



**F**ragt-, Tank-, Køle-,  
Passager- og Specialskibe  
af Staal paa indtil 200  
Meters Længde.

**B&W**

J. ØKSEN · 43

# Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. April 1944



Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Actin, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Esbjerg  
 D/S Als  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bes  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske Kulkompagni  
 Det Danske Petroleum A/S  
 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  
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
 J. Gottfred Jensen, Aarhus  
 D/S Jutlandia  
 D/S Iyden, Esbjerg  
 A/S Motortramp, Stensved  
 D/S Myren  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi  
 D/S Nautic  
 D/S Navitas  
 D/S Norden  
 Rederiet Ocean, A/S  
 D/S Orient  
 D/S Orion  
 D/S Pacific  
 D/S Phœnix, Esbjerg  
 D/S Progress  
 J. Saabye & O. Lerche  
 D/S Samsø  
 D/S Solms  
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
 D/S Svendborg  
 Rederiet Oluf Svendsen.  
 Rederiet Hans Svingensøn  
 A/S Em. Z. Sviterss Bjergnings-Entreprise  
 Sviterss Bugserafdeling  
 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

## Kutteren Ann-Katrin

Fra det nye Værft „Sydhavns-værftet“ i København er afleveret den første Nybygning, Kutteren „Ann-Katrin“ til Fiskerskipper Oskar Venø, Esbjerg.

Fartøjet, der er bygget som Nord-søkutter, væsentlig beregnet til Snur-revodsfiskeri, er tegnet af Ingeniør Knud E. Hansen.

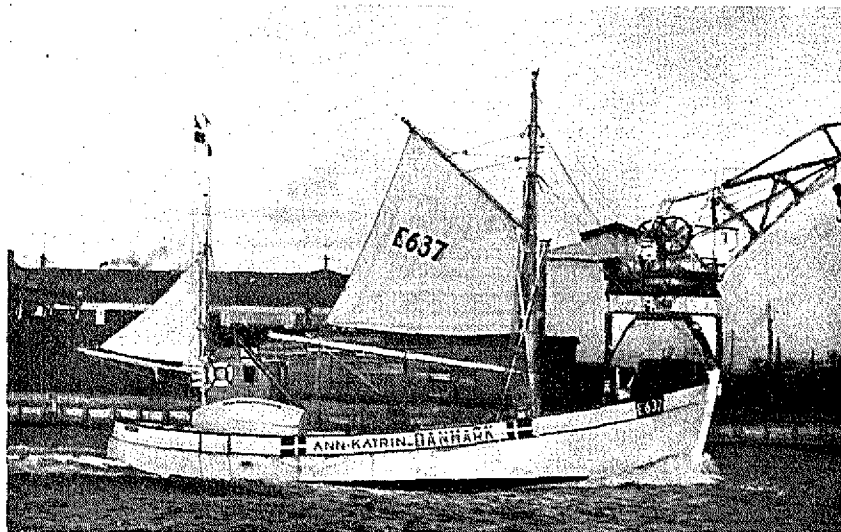
Det har følgende Hoveddimensioner: Længde overalt 17,58 m, største Bredde 5,08 m, Dybde 2,17 m, Tonnagen 39,90 ts Brutto, 13,82 Netto.

Det er bygget af Eg og Bøg efter Statens Skibstilsyns Regler og under

dettes Tilsyn. Kutteren er bygget med KEH-Linier med faldende Stævn og middelfyldig Krydserhæk.

En 116 HK 2-cylindret totakts B. W.-Alpha Dieselmotor med Skruer med vendbare Blade gav paa Prøveturen, der foretoges med fuldt udrustet Skib med fyldte Olie- og Vandtanke, Skibet en Fart af 9,55 kn paa Dobbeltløb over opmaalt Distance.

Roret er af ny Konstruktion med strømlinieformet Tværnsnit, der i Forbindelse med Skærpningen af Agterstævnen sikrer den størst mulige Nyt-



**G. W. Frydenlund & Søn**

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

tevirkning af Skruen. Fartøjet er forsynet med et kraftigt Vaadspil med Tromle for Ankergrejer.

Lastrummet er tværskibs inddelt i 5 Rum med faste Støtter og løse Skodbrædder og desuden med to langskibs Skodder.

Paa Dækket findes Poundstøtter for et rigeligt Antal Baase for Sortering af Fisk.

Apteringen omfatter et godt Forrum med Kabys, Køkkenbord med Vask af rustfrit Staal m. v. samt Lukaf med Køjer for 5 Mand. Skodder og Møbler er

udført i udsøgt Elm, der giver et meget lyst og venligt Indtryk. Ovn i glaseret Udførelse med Fliser paa Skoddet.

Styrehuset er bygget med rund Front og udført saa stort, at der er Plads til Sofa i fuld Længde agten for Styre- og Manøvregejerne fra Motoren.

Elektrisk Lys er installeret overalt med et rigeligt Antal Lamper overalt paa Dæk, i Last og Aptering.

Fartøjet er rigget som Galease med Klyver, Stagfok, Storsejl og Spidsmesan.

## Skoleskibet »Georg Stage«

modtog d. 29. April 1943 80 Elever om Bord til Uddannelse. Den 6. Maj afgik det, ledsaget af Torpedobaaden „Havkatten“ fra København og ankom samme Dags Aften til den minestrøgne Ankerplads ud for Nykøbing Sj.

Paa Grund af den vedvarende Krigssituation var Øvelsesområdet ligesom i 1942 kun Isefjorden. Det giver selvfølgelig ikke Eleverne nogen rigtig Opfattelse af Sølivet med dets forskelligartede Oplevelser under stadig skiftende Vejromstændigheder, men ogsaa under de indskrænkede Forhold kan der bibringes de unge Mennesker den første elementære Uddannelse, i god Fortsættelse af Stiftelsens mangeaarige Traditioner. De mange Elever, der ogsaa i 1942 efter Togtets Afslutning fik Hyre, er da ogsaa et tydeligt Bevis for Nødvendigheden af Skoleskibets fortsatte Virksomhed.

Den 17. August hævedes Stationen, hvorefter Skibet afgik til København under Ledsagelse af Torpedobaaden „Nordkaperen,“ og indkom samme Aften til Flaadestationen for Afrigning.

Under den betydeligt skærpede Situation opgav man at have Skibet liggende ved Flaadestationen, hvor det

nu har haft sit Vinterhi i 60 Aar. Den 15. September blev det slæbt til Nykøbing Sj., hvor det har ligget Vinteren over med al sin Udrustning og alle sine Beholdninger om Bord.

De forskellige Foranstaltninger, som har maattet foretages for at sikre Skibets Eksistens samt de overalt stigende Kræv, har medført, at Stiftelsens økonomiske Bæreevne yderligere er blevet svækket, hvorfor den retter en indtrængende Henstilling til Bidragyderne om fortsat at staa den bi i dens Bestræbelser for vedvarende at kunne medvirke til vor Handelsflaades forsvarelige Bemanding.

Med Udgangen af 1943 kunde G. Jensen fejre 25 Aars Jubilæum i Stiftelsen som Skibets Regnskabsfører, Maskinmester, Proviantmester og Telegrafist. Han var Georg Stage-Elev 1913. Stiftelsen har overfor Regnskabsføreren udtalt sin Tak og Anerkendelse for den Tjeneste, han i de mange Aar har udført i Stiftelsens Interesse. Enhver, der kender Regnskabsfører Jensen og hans Arbejde om Bord i Skibet, ved, at han mere end har fortjent denne Tak og Anerkendelse.

## Praktisk Navigation

af Th. P. Funder er udkommet i 7. Udgave paa J. Friemodts Forlag, 144 Sider, Pris Kr. 5,50.

Denne Udgave er ligesom den foregaaende besørget af Th. P. Funders Sønner, Navigationslærer Poul V. Funder og Styrmand J. Reedtz Funder, og der er ikke foretaget andre Rettelser end de strengt nødvendige.

Siden første Udgave i 1901 har den været udgivet med kortere og kortere Mellemlum og er nu trykt ialt i 13000 Eksemplarer, hvilket turde være det bedste Bevis for, at Forfatteren ikke blot har det Stof, der

forlanges til Kystskipperprøven, men at ogsaa Fremstillingen af disse for alle ikke lige tilgængelige Ting er saa god og forstaaelig, at den har kunnet blive staaende i over 40 Aar.

Praktisk Navigation er ikke blot en Lærebog, men ogsaa en Haandbog, som det er godt for enhver Lystsejler at have med om Bord.

Blandt de mange praktiske Raad skal vi lige nævne det, der staaar paa Titelbladet som Bogens Motto. Det er af Thomas Gray og lyder saaledes:

Both in safety and in doubt  
Always keep a good look-out.



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

# Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

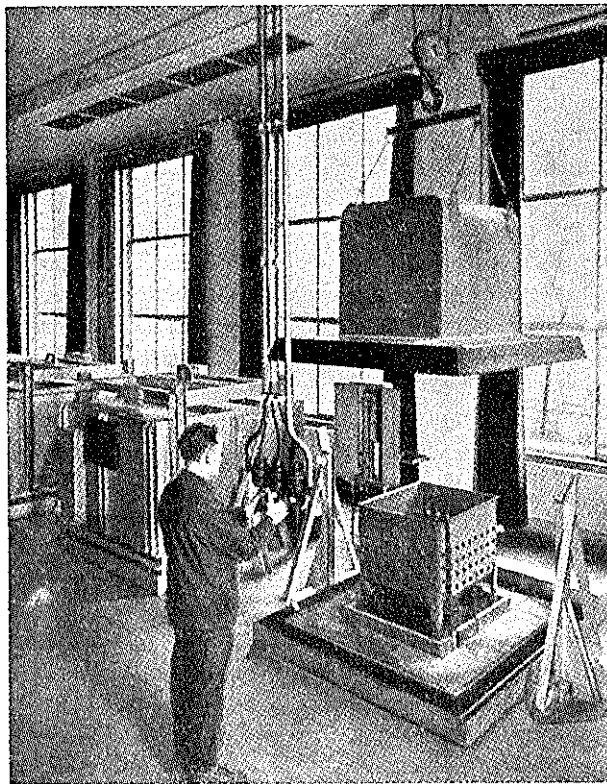
Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



# Hærdning af Staal ved Nitring

Nitreret Staal bliver anvendt til en Række Skibsmaskin- og Skibsmotordele som f. Eks. Stempelstænger, Plungere, Krydshovedtappe, Krumtapaksler, Cyllinderforinger, Tandhjul, Ventildele o. s. v., desuden



*Elektrisk Nitroovn. Gaskæppen sættes paa.*

til Dele til Værktøjsmaskiner, Maaleværktøj m. m. Hærdning ved Nitring har allerede været kendt i nogle Aar, men er nu naaet til en saadan Fuldkom- menhed, at det kan have sin Interesse nærmere at se, hvad det er, der foregaar.

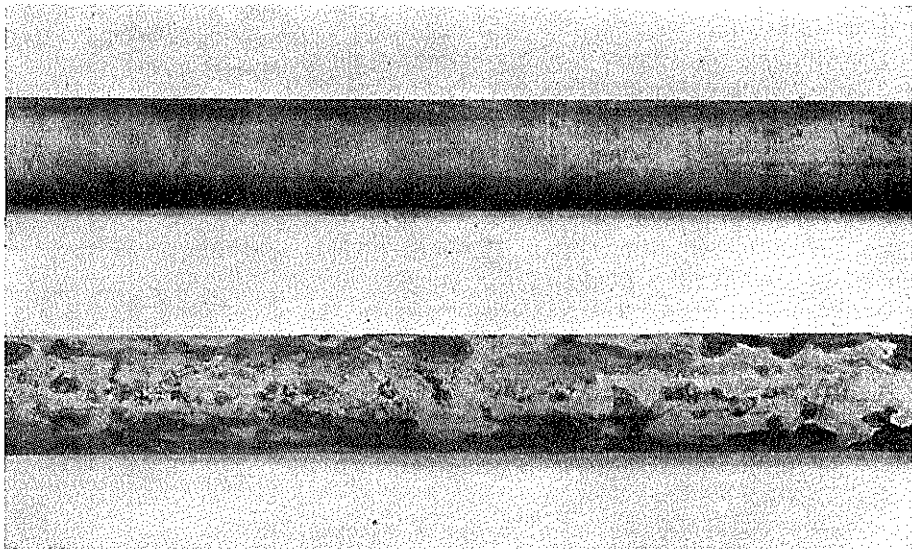
Til en Række Formaal er for Staal stor Haardhed og Modstandsevne mod Slid nødvendig, hvilket man kan opnaa ved Legering og ved Varmebehandling. Desuden kan særlige Hærdemetoder som f. Eks. Nitring, ved hvilken man opnaar en betydelig haardere Overflade end ved andre Hærdemetoder. Priicippet ved Nitring er en Glødning af det Stykke, der skal hærdes, i en Ammoniakgas-Atmosfære paa ca. 500° uden Afkøling. Derved faar det et nitreret Lag, hvis Dyb-

de afhænger af Behandlingstiden. Den kan være fra 5 til 90 Timer (alt efter den ønskede Hærdedybde), og den nitrerede Dybde er efter 10 Timer 0,17 mm, efter 50 Timer ca. 0,48 mm og efter 90 Timer ca. 0,71 mm. Processen gaar for sig paa den Maade, at de Stykker, der skal hærdes, pakkes i Kasser, der sættes ind i en elektrisk Ovn, hvor en langsom Strøm af Ammoniakgas bliver ledet igennem den. Naar de tages ud, bliver de afkølet i en stadig Strøm af Ammoniakgas. Ovnene kan vælges alt efter Antallet og Størrelsen af Stykkerne. Kasserne maa bestaa af en særlig Legering, der kan modstaa Glødning og Ammoniak. Temperaturen og Gennemstrømningen af Ammoniakgas kan indstilles med den største Nøjagtighed, saa Pasningen under Processens Gang kun er et Minimum.

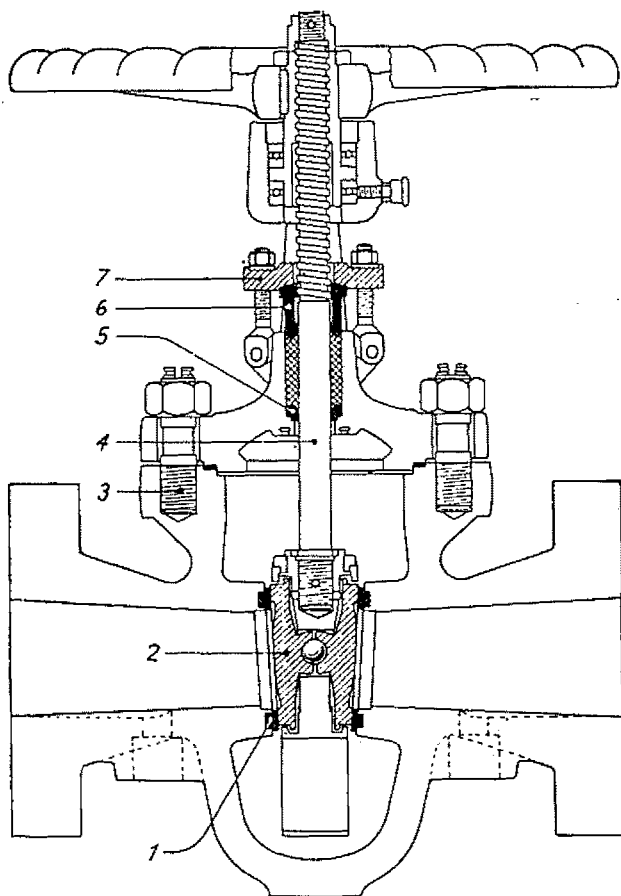
Forudsætningen for Hærdningen er, at der benyttes et egnet Staal, f. Eks. Krom-Aluminium- eller Krom-Vanadin-Staal, af hvilke de, der hører til den første Gruppe, foruden ca. 0,3 pCt. Kulstof indeholder 1,5 pCt. Krom og 1 pCt. Aluminium, medens et Staal fra den anden Gruppe foruden de ca. 0,3 pCt. Kulstof har 2,5 pCt. Krom og 0,20 pCt. Vanadin.

Opnaelsen af den store Haardhed af Staalet i Ammoniakgas skyldes Optagelsen af Kvælstof i Staalet, idet der under de givne Temperaturbetingelser dannes et Yderlag af Staal-Kvælstof-Forbindelser. For at dette kan ske, maa man bruge den Slags Staal, der fremmer Processen. Desuden faar man kun et godt nitreret Lag, naar Nitrerstaalet er forædlet. Da dette Staal kun i forædlet Tilstand har sine fortrinlige Egenskaber, skal det altid anvendes forædlet. De Styrkeegenskaber, som Staalet faar ved Forædlingen, bibeholdes i alt væsentligt uforandret ved Nitringen.

Om de særlige Egenskaber (der er allerede nævnt,



*Nitrerede Prover. Øverst er der givet tilstrækkeligt til for Bearbejdning, og Nitrelaget er godt. Nederst skaller Nitrelaget af, fordi der er givet for lidt til.*



Højtryks-Dampskydeventil. Delene 1—7 er af Nitrerstaal.

at det ved Nitringen dannede Overfladelag er haardere end et ved enhver anden Fremgangsmaade hærdet Staal) kan desuden nævnes, at Overfladehaardheden ved det ovennævnte Krom-Aluminium-Staal ikke ændres ved Anløbning indtil 500°, medens almindeligt indsat Staal allerede ved en Anløbningstemperatur fra ca. 150° har et tiltagende Tab i Haardhed. Det nitrede Staals Løbeegenskaber er fortrinlige. Ved højere Temperaturer er det ogsaa udmærket modstandsdygtigt mod Sammenrivning.

Da Afkøling ikke finder Sted, er der ingen Fare for Hærdespændinger og de dermed følgende Kastninger. Stykket beholder derfor sin Form og alle sine gode Egenskaber, hvilket navnlig kommer Anvendelsen til Lærer og Maaleværktøj til Gode. For Angreb af Vand, Luft, Luft-Dampblandinger, fugtig Luft og flydende Fedtstoffer er nitreret Staal temmelig uimodtagelig, og jo mindre det slibes af, des mere korrosionsbestandigt er det. Staal i nitreret Tilstand har en betydelig større Svingsningsstyrke end unitreret. Herved er at bemærke, at Indflydelsen af smaa Hulkebler, Kærve og Gevind, som ellers er meget skadelig, er ufarlig ved nitreret Staal. Nitrerhærdning er ogsaa særlig anvendelig ved vekslende Bøjning eller Vridning.

Nitrerstaalene lader sig uden særlige Vanskeligheder valse, smede, sænkesmede og bearbejde med skærende Værktøjer.

Anvendelsen af egnet Staal og Overholdelsen af den rigtige Temperatur under Hærdning giver ikke alene Garanti for et fejlfrit Hærdarbejde. Der maa desuden tages Hensyn til, at den afkullede Overflade kan fjernes, at undgaa skarpe Kanter, Beskyttelse af enkelte Steder mod Hærdning og endelig til Volumenforøgelsen.

Der maa gives til for Bearbejdning (for det meste ca. 2 mm), da Stykkerne ved Varmebearbejdning og Varmebehandling faar Overfladen afkullet i en Dybde, der afhænger af Hyppigheden og Varigheden af Opvarmningerne. Dette Lag maa fjernes ved en alsidig og tilstrækkelig dyb Bearbejdning, da det ellers skaller af under Nitringen. Ligeledes maa kun Stykker uden Spændinger nitreres, da Spændingerne vil dløses under Hærdningen og bevirke Kastninger. Vanskelige Stykker bliver derfor først forædlet efter Bearbejdningen. Det anbefales derfor, at længere Dele som f. Eks. Aksler stikkes af paa Længden, og at der gives til, saa en eventuel Kastning kan fjernes ved Bearbejdning og ikke ved Retning. De ved mekanisk Bearbejdning opstaaede Spændinger kan udlignes ved en Udgødning i flere Timer ved 550 til 600° med langsom Afkøling i Ovnen.

Skarpe Kanter er yderst modtagelige overfor lokale Paavirkninger, da de nitreres fra begge Sider og derfor ikke har noget sejt Kernemateriale. De maa derfor undgaaes eller brydes.

Er der paa et Stykke Steder, som ikke maa hærdes, beskyttes de herimod ved Forzinkning, galvanisk eller ved Dypning. Badet behøver ikke at bestaa af rent Zink, men et Bad af  $\frac{3}{4}$  Bly og  $\frac{1}{4}$  Ziuk kan ogsaa undertiden bruges.

Den Volumenforøgelse, der sker ved Optagelsen af Kvælstof, maa der tages Hensyn til. Forøgelsen kan variere. Ved Bolte, Aksler og andre massive Stykker er den alt efter Nitringens Styrke ca. 0,02 mm paa hver Overflade. Ved tynde ringformede Stykker er Volumenforøgelsen mere udpræget, og man maa holde det under Færdigmaalet. Ved Godstykkelser over 10 mm behøver man som Regel ikke at tage Hensyn hertil.

Maaling af Haardheden sker efter Vickers-Metoden og ikke Brinell-Metoden, hvor de hærdede Staalkugler vilde blive trykket flade mod det endnu haardere Nitrelag.

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

**Bunkers:**

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

# Elektrisk Svejsning og Skæring

Da det først var en Kendsgerning, at en elektrisk Lysbue kunde brænde under Vandets Overflade, varede det ikke ret længe, før forskellige uafhængig af hinanden udførte Forsøg med elektrisk Svejsning og Skæring. De første Forsøg skete som Regel i smaa Beholdere, der var fyldt med Vandværksvand, og hvor Svej-

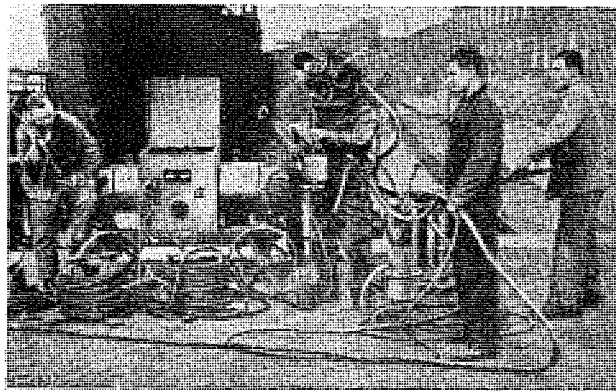
## under Vandet

Ved Bestemmelsen af Størrelsen maa man huske paa, at Spændingen i Lysbuen ved Undervandsvejsning maa holdes ca 25 pCt. højere end ved almindelig Svejsning.

Elektrodeholder med blanke Metaldele, som de bruges ved almindelig Svejsning, er ubrugelig til Undervandsvejsning paa Grund af de store Strømtab, de vilde foraarsage. Derfor maa alle Metaldele isoleres omhyggeligt. Ved Nedsænkning af en blank Elektrodeholder i en Forsøgsbeholder med 6 m<sup>3</sup> Vand fik man et Strømtab paa over 100 Amp., hvorved Omformeren allerede var belastet til 50 pCt. af sin Ydeevne.

Ud over det ved almindelig Lysbuesvejsning anvendte Værktøj som Pikhammer, Staaltraadsbørste o. lign. behøves der til Undervandsvejsning ikke noget særligt Tilbehør. De fra Lysbuen udgaaende skadelige usynlige (ultrarøde og ultraviolette) Straaler saavel som de blændende synlige Straaler bliver i høj Grad brudt og absorberet af Vandet, saa man kan se bort fra særlig Beskyttelse af Øjnene med farvede Glas. Der behøves heller ikke at anvendes Handsker, naar der sørges for god Isolering af alle strømførende Dele ved Elektrodeholder og Kabelforbindelser.

Undervandsvejsning fordrer en stor Stabilitet af Lysbuen, da en jævn Føring af Elektroden i Vandet er vanskelig paa Grund af daarlig Sigt og de særlige Forhold ved Dykkerarbejde. Disse Fordringer opfyldes kun af faa tykt beklædte Elektroder. Blanke Elektro-

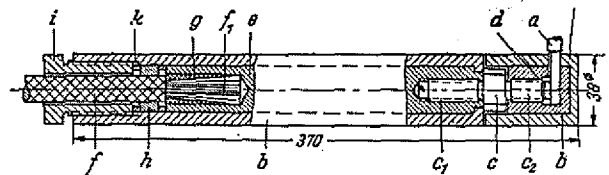


Fuldstændig Udrustning til Undervandskæring og -svejsning.

- |                                   |                                   |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| a) Svejsomformer.                 | d) Dykkerhælm isoleret med Gummi. |
| b) Svejskabel.                    | e) Luftslange.                    |
| c) Elektrodeholder med Elektrode. | f) Luftpumpe.                     |
|                                   | g) Telefon til Dykkerhælmen.      |

deren stod udenfor og førte Elektroden. Herved fik man den Erfaring, at det var muligt at trække en Svejselarve paa samme Maade som ved almindelig Lysbuesvejsning. Dermed var Vejen for Udviklingen af en brugbar Fremgangsmaade banet. Ved de første Forsøg glemte man dog at tage i Betragtning de Vanskeligheder, som Mennesket maa overvinde under Vandet. Først ved senere planmæssige Forsøg i Vanddybder fra 4 til 10 m, fik man fuld Klarhed over Dykkerarbejdets Vanskeligheder.

Den elektriske Strøm til Svejsarbejder under Vandet kan man faa fra en ganske almindelig Svejsomformer, naar dens dynamiske Forhold er saaledes, at den meget hurtigt kommer op paa sin fulde Spænding efter de Kortslutninger, som opstaar ved Tænding og ved Overgang af Draaberne. Denne Fordring har ved Undervandsvejsning særlig Betydning, da en rolig og konstant Lysbue under Vandet er afhængig heraf.



Elektrodeholder til Undervandsarbejder.

- |  |  |
|--|--|
| a) Elektrode.  | f) Kabel, f <sub>1</sub> ) Kabelkorer. |
| b) Isolering af Ebonit.  | g) Tinslodning.                        |
| c) Skruenippel med Linkgevind ved c <sub>1</sub> og c <sub>2</sub> . | h) Gummitætning.                       |
| d) og e) Resistinbronzestykker.                                      | i) Stopbøsning af Ebonit.              |
|  | k) Underlagsskive.                     |

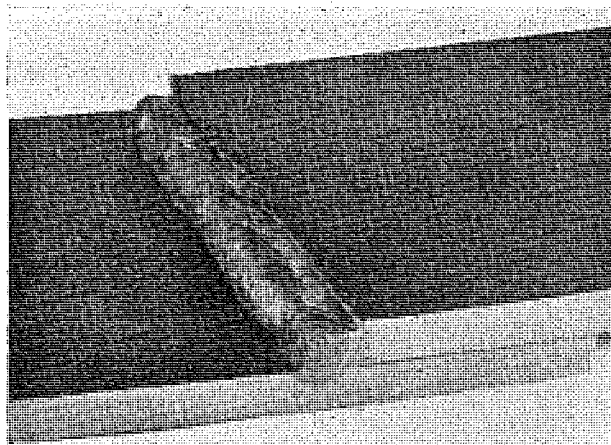
Brug kun

## Hempel's danske Skibsfarver

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



der, hvis Lysbue selv ved almindelige Svejsninger let slukkes, er fuldstændig ubrugelige under Vand. Beklædningens Overflade maa være fuldkommen uimodtagelig mod Vandets Paavirkninger, da Elektroden ellers efter kort Tids Svejsning bliver ubrugelig ved, at Beklædningen falder af. Det nedsmeltede Materiale



Vandret Undervandssvejsnaad.

maa paa Grund af den stærke Afkøling i Vandet tilfredsstillende Fordringerne til stor Uimodtagelighed mod Krymperevner og Hærdning.

Ved Udførelsen af Svejsarbejder under Vandet kan alle brugelige Dykkerapparater anvendes. Dog er det nødvendigt at forsyne bestemte blanke Metaldele med et isolerende Overtræk for at undgå, at der ved tilfældige Berøringer med strømførende Dele fremkaldes Beskadigelser, som kan sætte Dykkerens Liv i Fare. Ved det paa Billedet viste Dykkerapparat er det saaledes nødvendigt at isolere Dykkerhjelmen, der er af Kobber, medens man paa Dykkerapparaterne uden Slange ogsaa maa isolere Apparatet paa Ryggen, hvorfra han faar Lufttilførslen.

Løsningen af de her nævnte Opgaver voldte mange Vanskeligheder.

Kun Svejsaanlæg med særlig Induktionsvirkning kunde opfylde Fordringen om hurtig tilbagevendende Spænding ved Undervandssvejsning. Ved Enkeltomformer fik man denne Induktionsvirkning med en indbyg-

get Drosselspole med en Jernkerne. Ved et Anlæg for flere Svejsetilslutninger, som var anvendeligt til Svejsning under Vandet, blev der gennemført Forsøg hermed. Som det fremgik af det optagne Oscillogram, naaede Spændingen efter Kortslutningen en Højde af 97 Volt paa 0,08 Sekunder og faldt paa 0,03 Sekunder til Tomgangsspændingen, 55 Volt.

Isolering af Elektrodeholderen skete med paapreset Ebonit. Billedet viser den særlige Udførelse, Elektrodeholderen har, og hvor man bemærker den simple Indspænding af Elektroden ved Drejning af Holderens Hoved.

Man kan ikke ved Undervandssvejsning og -skæring benytte almindelige Elektroder, da Beklædningen ikke kan taale Vand, men under Arbejdet vil falde af i uregelmæssige Stykker, saa Lysbuen ikke kan holdes konstant. De maa derfor overtrækkes med en vandfast ikke-ledende Lak. Forsøg har vist, at en Lak, der indeholder Kulbrinter, ved sin Forbrænding giver et udmærket Bidrag til det Gaslag, der beskytter Lysbuen, hvilket medvirker ikke uvæsentlig til at holde den konstant.

Naar Strømmen er sluttet, sker der en elektrolytisk Sønderdeling af Vandet. I Ferskvand er dette uden Betydning, men i Saltvand dannes der ved Minuspolen Klorioner, der er meget reaktionskraftige og kan ødelægge Beklædningens Holdbarhed. Virkningen kan formindskes ved at ombytte Polerne. Ved Svejsning med Pluspolen opstaar Klorionerne ved Svejsstedet, hvor de gør mindre Skade.

Bortset fra Vandets kemiske Indflydelse paa Elektroden er Svejseshastigheden afhængig af, hvilken Pol der svejses med. Ved Pluspolen opstaar den største Varmemængde, medens Svejsstedet bliver mere opvarmet, naar Elektroden er forbundet til Minuspolen. Ved Skæreforsøg saavel i Luften som i Vandet har det vist sig, at man faar den største Arbejdsydelse, naar Elektroden er forbundet til Minuspolen. Forskellen saavel i Elektrodeforbrug pr. Enhed af Snitlængde som i Skærehastighed andrager 20 à 23 pCt. Ved Undervandssvejsning er det fordelagtigst at arbejde med Elektroden til Pluspolen. Derved faar Sømmen en noget større Højde, saa den ikke ved den større Afkøling i Vandet hærdes saa stærkt og dermed bliver mindre sprød.

Energiforbruget ved Arbejde under Vandet er selvsagt større end i Luften. Elektrodeværnsnittet har den største Betydning for Energioverførslen. En Diameter paa 5 mm har vist sig som den bedst anvendelige. Tyndere Elektroder er ikke hensigtsmæssige, da den udviklede Varmemængde ikke er tilstrækkelig. En Sammenligning mellem Svejs- og Skærearbejder i Luft og Vand viser ved Brug af den samme Elektrode under Vand et større Energiforbrug ved Svejsning og en større Evne til at taale Overbelastning ved Skæring. Energiforbruget er 25 pCt. større end i Luften, og den taalte Overbelastning ved Skæring 130 til 150 pCt. større. Den store Overbelastning giver selvfølgelig større Skærehastighed. Vandets stadige Afkøling af

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

52 Filialer og Kontorer i Provinsen

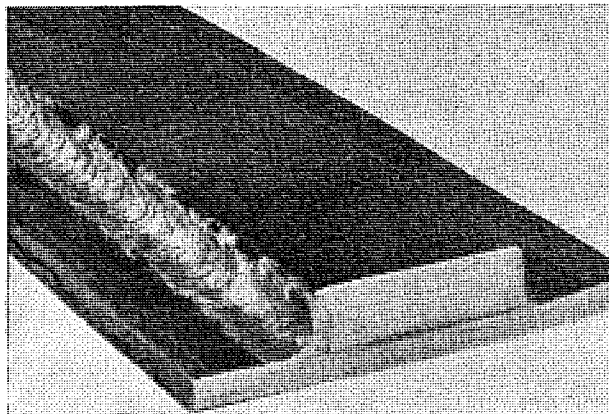
**HANDELSBANKEN**



Elektroden muliggør den store Overbelastning. Under samme Betingelser vilde Elektroden straks blive glødende i Luften.

Til Undervandsarbejder anvendes kun Jævnstrøm. Vekselstrøm er nemlig for farlig. Til Skæring maa man paa Generatorsiden have 900 til 1000 Amp. med en Belastningstid paa 50 pCt. Tomgangsspændingen og Arbejdsspændingen maa ikke overskride 65 til 70 Volt for ikke at bringe Dykkeren i Fare ved elektriske Gnister.

Ved Tidtagning er det fastslaaet, at der under Van-



Lodret Undervands svejsenaad.

det kan opnaas de samme Afsmeltningstider som ved almindelig Svejsning. Ser man bort fra de af Dykkerarbejdet betingede Tider, saa adskiller Svejssetiden under Vandet sig kun fra den almindelige Svejsetid ved den større Tid til Skiftning af Elektroder, som i Gennemsnit er fastslaaet til 1,16 Minut pr. Elektrode.

V- og X-Naadder kan man ikke svejse under Vandet, da Lysbuen ikke kan styres i Skærpningen, og man derfor faar en daarlig Indbrænding. Man maa derfor holde sig til Overlapsvejsninger, som kan udføres i alle Stillinger, vandret, lodret og under-op. Der skal dog stor Øvelse til paa Grund af de daarlige Iagttagelsesmuligheder, som bevirker, at Lysbuen maa føres følelsesmæssigt.

Elektroden skal holdes i Svejsereetningen i en spids Vinkel paa ca. 30 til 40° mod Arbejdsstykket, da der ellers opstaar skarpe Indbrændingskærve.

Elektroden skal føres langs Kanten som en Lineal. Den ved Elektrodespiden dannede, brændende Beklædningsmasse skal stadig berøre Naadkanten, saa Lysbuens Længde stadig kan holdes konstant.

Elektroden skal i alle Tilfælde føres retlinet frem. Pendulbevægelser maa ikke udføres.

Lodrette Svejsninger skal altid udføres fra oven og nedad.

For alle Svejsarbejder er den bedste Elektrode-tykkelse 5 mm. Elektrodens Længde bør ikke være over 350 mm, da dens Føring ellers vanskeliggøres unødvendigt.

Erfaringsmæssig varer en god Uddannelse i Undervandssvejsning 6 à 8 Uger, hvis den, der skal uddannes, i Forvejen har god Erfaring i at arbejde som Dykker og i almindelig Lysbuesvejsning. De rene Svejsøvelser under Vandet skal omfatte 35 à 40 Dykketimer og kan hensigtsmæssig begynde i 4 m Vanddybde med Svejsninger paa Prøvestykker, idet der gradvis gaas over til lodret og under-op Svejsninger.

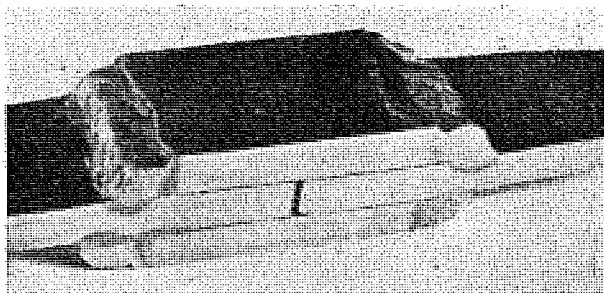
Under gode Øvelsesforhold anbefales det at lade foretage Tæthedssvejsninger paa Prøvebeholdere i større Vanddybder, f. Eks. 10 m.

Til Undervandsskæring skal Elektroden besidde Evnen til at taale stor Overbelastning, for at Lysbuen kan have stor Gennemslagskraft, saa selv store Godstykker besat med Rust kan skæres. Ikke blot i vandret Stilling, hvor de afsmeltede Draaber lettere falder af, men ogsaa paa en lodret Flade, hvor den afsmeltede Masse hindrer det, maa Lysbuen have den nødvendige Kraft til at slynge det afsmeltede Metal ud af Fugen. Det afsmeltede Metal skal falde ned i Draabeform. Kanterne af Snittet skal være saa glatte som muligt.

Haandværksmæssigt set byder den elektriske Undervandsskæring ingen Vanskeligheder. Elektroden skal holdes vinkelret paa Arbejdsstykket, og naar Lysbuen er tændt føres regelmæssig i Skæreretningen.

Ved 5 mm tyk Plade kan man med 450 Amp. og 42 Volt regne med en Skæretid paa 5 Minutter for 1 m, ved 10 mm Plade er den 15,4 Minutter og for 20 mm Plade 35,7 Minutter. Til Skæringen medgaar pr. Meter henholdsvis 3, 8 og 15,3 Elektroder. Tiden til Elektrodeskiftning er medregnet i ovenstaaende Tider.

Der er allerede udført en lang Række Arbejder ved



Provelask svejst under Vandet.

# Svendborg Skibsværft A/S

Telf. 269 (2 L)

Hjælp af de beskrevne nye Arbejdsmetoder, hvorved de har vist deres Brugbarhed og deres økonomiske Fordele.

Der kan saaledes nævnes en Bro, der paa den Del, som ligger i Nærheden af Vandet, og derfor paa Grund af Høj- og Lavvande her var tæret saa meget, at en Reparation var nødvendig. Ved Hjælp af Undervands-skæring og -svejsning kunde Arbejdet udføres uaf-

hængig af Vandstanden paa en relativ kort Tid og for en Udgift, der kun var  $\frac{1}{10}$  af, hvad det ellers vilde have kostet.

Der kan ikke være Tvivl om, at Arbejdsmetoden i Fremtiden vil faa større Anvendelse. I mange Tilfælde maa den ogsaa med Fordel kunne anvendes ved Tætning af havarerede Skibe, hvor den har den Fordel, at den ikke behøver at være provisorisk.

## D. F. D. S.

har udsendt Aarsberetning og Regnskab for 1943.

Ligesom i de nærmest foregaaende Aar har Selskabet i 1943 opretholdt den hjemlige Rutefart i størst mulige Udstrækning og anvendt de øvrige Skibe, der var egnet dertil, i anden Fart, særlig ved Tilførsler her til Landet.

I Modsætning til de sidste tre Aar, hvor Sejladsen paa Grund af Is praktisk talt var standset i tre Maader, var Vinteren 1943 saa mild, at Sejladsen kunde foregaa uhindret, hvilket naturligvis har indvirket gunstigt paa Driftsresultatet.

Medens de hjemmeværende Skibes Krigsforsikring under Fart er dækket i den af den danske Stat garanterede nye Afdeling af Krigsforsikring for danske Skibe, har Selskabet siden 1941 været Selvassurandør for almindelig Søforsikring og Isskade. Ligesom de foregaaende Aar er Selvforsikringen i 1943 forløbet meget heldigt, og den ved Aarets Udgang foretagne Opførelse viser, at den paa Skibenes Rejseregnskaber posterede Præmiebetaling har kunnet formindskes med en Forsikringsbonus paa 1.118.000 Kr.

I Aarets Løb har Selskabet ved en Kollisionsulykke mistet Damperen „Douro“, og ved Aarets Slutning blev Dampskibet „Olaf“ saa alvorligt beskadiget ved en Krigsulykke, at det i Begyndelsen af 1944 viste sig, at en Bjergning maatte opgives.

Ved „Douro“s Forlis omkom desværre Skibets 1. Maskinmester, men herudover er der hverken for de Skibe, der sejler herhjemme, eller for dem, der er udenfor Selskabets Kontrol — saavidt det vides — sat Menneskeliv til.

Selskabets Flaade bestod ved Udgangen af 1943 af 55 Dampskibe, 26 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer, 5 søgaaende Lægttere, 48 dækkede Pramme og 1 Kulelevator med en samlet Brutto Registrertonnage af 167.384 Tons.

I Aarets Løb tilkom Nybygningerne: Dieselmotorskibene „Argentina“ og „Uruguay“ fra A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri og „Bolivia“ fra Frederikshavns Værft og Flydedok A/S.

Pensionskassen ejede ultimo 1943 31.718.326 Kr. I Pensioner er der udbetalt 1.864.127 Kr.

Jubilæumsfonden, der er stiftet i Anledning af Selskabets 50 Aars Jubilæum i 1916, ejer ultimo 1943 2.998.240 Kr. I Aarets Løb er der udbetalt 123.379 Kr. i Understøttelser.

Det dansk-russiske Dampskibsselskabs Hjælpe- og Understøttelsesfond, der administreres af Selskabet, ejer ultimo 1943 241.113 Kr. og har udbetalt 8.339 Kr. i Understøttelser.

Der udbetales 4 pCt. i Udbytte for Aaret.

Selskabets Status balancerer med 116.441.835 Kr.

## Ø. K.

har udgivet Beretning og Regnskab for 1943, det 47. Driftsaar.

Som i de foregaaende tre Aar har Kompagniets Hovedsæde ikke modtaget Regnskabsoplysninger fra Udlandet i 1943, hvorfor Regnskabet er opgjort med nødvendigt Forbehold og kun giver et ufuldstændigt Udtryk for Kompagniets Stilling.

I Aarets Løb er to af Kompagniets Skibe rapporteret krigsforliste, medens fem Skibe endnu formodes at sejle under fremmed Kontrol.

Kompagniets Flaade bestod ved Udgangen af 1943 af 13 Motorskibe med en Bruttotonnage paa 99.356 ts og 128.760 ts. DW. Desuden har Kompagniet Kontrakt paa seks Nybygninger, hvoraf fire paa tilsammen 40.000 ts. DW. er saa godt som færdigbygget.

Driftsresultatet for Aaret incl. Afskrivninger er opgjort til et Tab paa 3.360.389 Kr., hvorfra gaar Overførslen fra i Fjor 1.483.904 Kr. Til Dækning af det fremkomne Underskud foreslaas det at overføre 2.500.000 Kr. fra det ekstra Reservefond og fremføre 623.515 Kr. i ny Regning.

Kompagniets Status balancerer med 213.691.957 Kr. Pensionsfondens Formue er i Aarets Løb steget fra 18.779.157 Kr. til 19.106.849 Kr.

Kompagniets Motorskibe er følgende: Annam, Fionia, Panama, Asia, Java, Lalandia, Meonia, India, Erria, Jutlandia, Selandia, Kiua og Korea. Annam, bygget i 1913, er paa 10.075 ts. DW. med 3100 IHK., medens Korea, bygget i 1939, er paa 12.350 ts. DW. med 11.000 IHK.

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

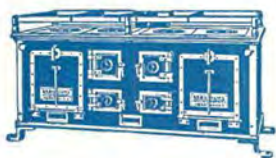
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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

Grundlagt  
1899

**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



**IVER C. WEILBACH & CO.**  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

## C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (15 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

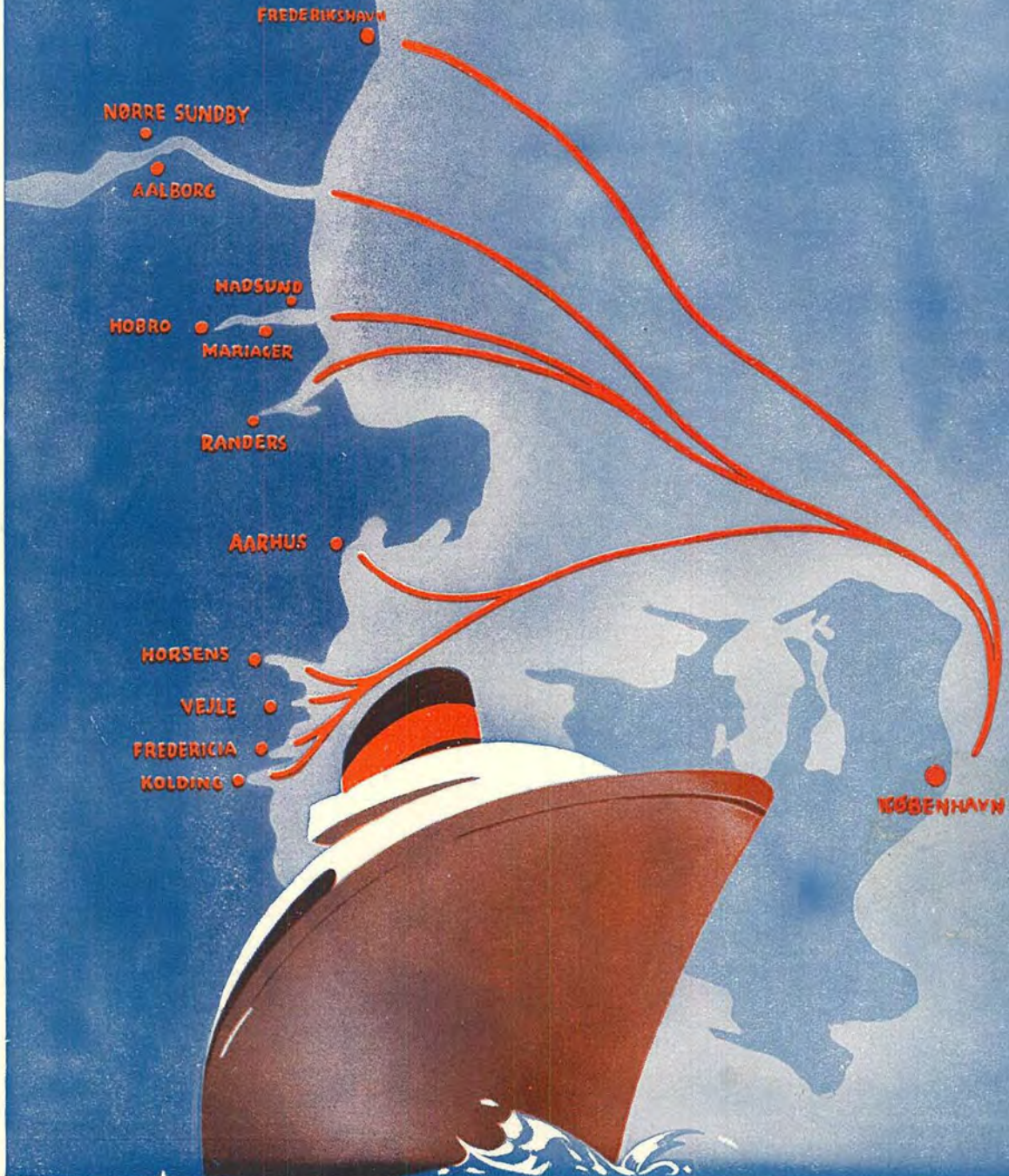
\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

*Klungholtz & Peltliach*

TORREN 38

# REJS MED DFDS





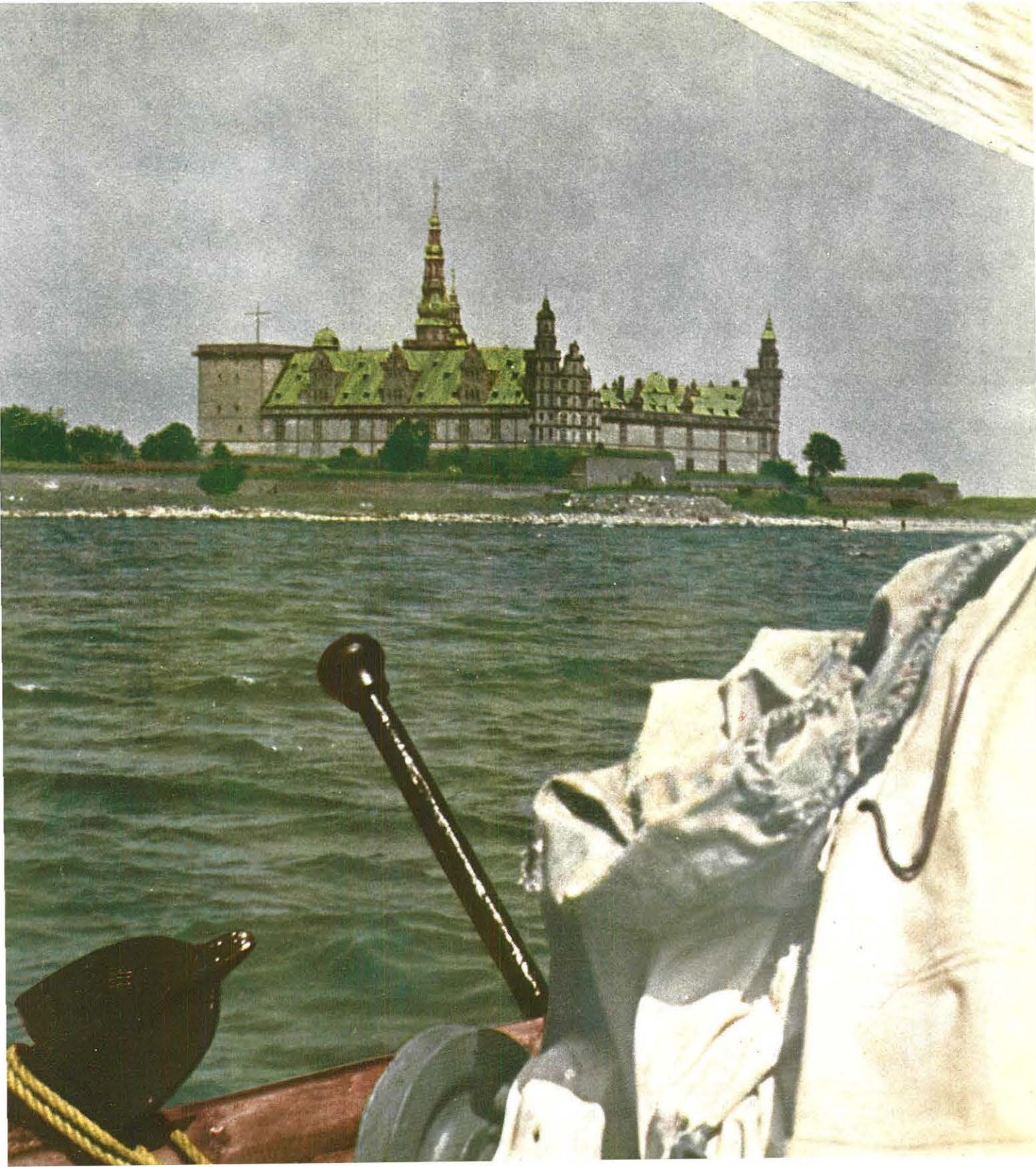


# VIKINGEN

75 Øre  
1. Maj

KRONBORG  
Foto af Sven Gjølring

1944 - Nr. 5  
21. 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

Bombay  
Calcutta  
Canton  
Capetown  
Dairen  
Durban  
Hankow  
Harbin

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

## „Nyboders

Af Gustav Kragh

## „Mindestuer”

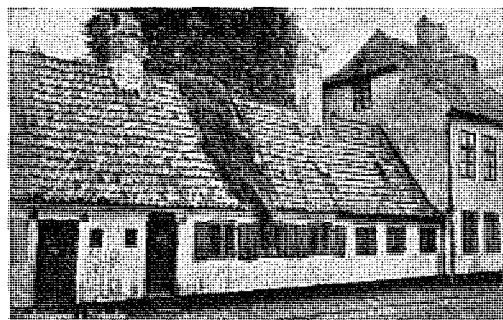
**H**AR De set Mindestuerne ude i Nyboder? — Har De det ikke, bør De — saafremt da vort Lands Historie og Kultur interesserer Dem — snarest unde Dem selv den Oplevelse, der virkelig er værd at ofre en ledig Stund paa. Det gjorde jeg — og jeg er saa tilfreds med det, jeg saa, at jeg ikke kan lade være med at fortælle andre lidt om det.

Den sidste Rest af Christian den Fjerdes store Sømandsby ligger i Sct. Paulsgade — den gamle Eenhjørninggade. Dengang var Nyboder virkelig en By i Byen, endda en stor By i Forhold til selve Kjøbenhavn. Det dækkede et Areal paa 20 Tønder Land og havde flere Indbyggere end en middelstor Provinsby i vore Dage. Nu er det mest særprægede ved Nyboder naturligvis forsvundet. Kun Retningslinierne, det ensartede over Bygningerne, de smalle Gader med de toppede Brosten, som Græsset om Sommeren kanter med en grøn Bort, og de faa tilbageværende dybe Rendestene minder om det gamle Nyboder. Og saa Vagten og den gamle Længe. Vagten er dog ca. 150 Aar yngre end Længen, men forhaabentlig bliver begge skaanet og bevaret ved en fremtidig Nyordning af det store Kvarter.

Mindestuerne er indrettet i Nr. 20. Selve Længen, det over 300 Aar gamle Rækkehus med de røde Tagsten, som jeg kunde naa uden at strække mig særligt, virkede saa velgørende hyggeligt og fremkaldte hos mig Minder om Adolf Reches Vers til Hustruen:

*„I Nyboder der staar en net  
Bolig — Du kender bestemt den,  
uden for Døren er Rendestensbrædt,  
over den staar Nummer 15.  
Huset er lavt, jeg nægter det ej,  
Tagsten og Brosten nærme sig tæt,  
skærme dog lunt imod Blæsten —  
Huset er pænt for Resten!”*

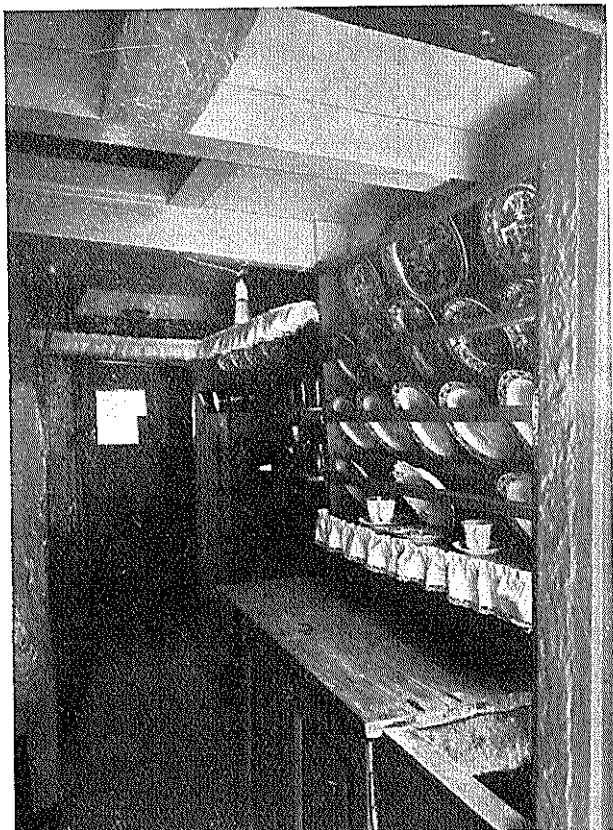
De tre Fag Vinduer har 12 Smaaruder i hvert Fag; nogle er saa gamle, at Glasset er helt flaskegrønt.



Huset med Mindestuerne.

Vinduesskodderne er brunrøde ligesom Døren, som er anbragt til venstre for Vinduerne. En Del af Taget laa dækket af Vildvin, der hænger helt ned over det midterste Vinduesfag. For at komme ind maa man benytte den gamle Dørhammer, men inden De gør det, saa se et Øjeblik paa den hvidkalkede Frise af takkede Mursten, der tæt under Taget danner et Skillerum mellem dette og Facaden.

Naar man er kommet ind gennem Døren, staar man i en Gang, der strækker sig tværs gennem Huset og slutter ved en Dør ud til Gaarden. Fra saavel Gade som Gaard faar Gangen Lys gennem en lille Glugrude tæt ved Døren. Omtrent midt i Gangen er der anbragt et Skodt, som deler denne i to Rum: Forstuen, nærmest Gaden, og Køkkenet, der vender ud mod Gaarden. I Forstuen hænger paa Knagerækken en Uniformsfrakke, der paa hvert Ærme har tre Guldsparrer med to Guldrossetter over — den Uniform, som Overkanonerer, Overbaadmænd og Overskibsminører bar fra 1871 til Chargen blev ophævet. Tæt op til Skodtet, der er forsynet med Dør, ligger i Køkkenet Ildstedet, hvorfra Røgen føres op gennem en Skorsten. Denne er for neden afsluttet med en Lem, for at Soden ikke skal regne ned over Gryderne, men naar Lemmen staar aaben, saa at Røgen kan komme ud, kan det hændes, at Grydeindholdet bliver forøget med f. Eks. en Spurv!



Interior fra Køkkenet.

Paa modsat Side af Ildstedet findes Skabe og Hyl-der med blankpudsede Kobberkasseroller, Laag og andre Køkkengrejer; i Tallerkenrækken staar endnu nogle gamle Tallerkener med „Vild Rose“ Mønster, der har været med paa Korvetten „Galathea“'s Jord-omsejling for 100 Aar siden. Mellem Skabene og Gaarddøren er Vasken anbragt, og ved denne har ogsaa Vandtønden sin Plads. Læg Mærke til de to Vand-øser — den ene af Kobber, den anden af en Kokosnød-skal. I de ældste Tider blev Vandet hentet fra Stads-graven ved Volden; senere blev der anbragt en eller to Poste i Gaderne, men det var altid Mandens eller de ældste Sønners Job at hente Vandet hjem ved Hjælp af to Spande og et Aag.

Lige forbi Ildstedet fører en Trappe op til Loftet gennem en Lem. Ved Trappen hænger et Knudetov, for i ældre Tider fandtes Trappen ikke, og Adgangen til Loftet var udelukkende pr. Knudetov. Ad den Vej maatte selv ældre, fuldvægtige Madammer svinge sig op til Børnenes Kammer og Brændselsrummene, som var indrettet oppe under Taget.

Nyboderkonerne havde Ord for altid at holde deres Køkkener rene og ryddelige. En af Aarsagerne hertil var sikkert Natrenovationsfolkene, som fra det lille Hus med det udskaarne Hjerter i Døren slæbte deres Tønder ud paa Gaden gennem Køkkenet. De var meget nysgerrige, og ingen Husmoder var rigtig glad ved Tanken om, at der var et eller andet, Natmændene kunde komme til at rode i. Derimod lagde man hyp-

pig en To-Skilling, en Ende Tobak eller et Par Klatte-kager med Tyttebær eller Tamarinder paa frem til dem paa Køkkenbordet — gik der for lang Tid mellem at dette skete, hændte det nemlig let, at Mændene kom til at tabe en Klat eller to paa det renskurede Mur-stensgulv.

Tidligere var de to Yderdøre overskaaret horison-talt i en Over- og en Underdør og forsynet med Laas og Klinkefald. I Forstuen hænger paa et Nøglebrædt et Par saadanne Gadedørsnøgler — de er yderst an-vendelige som Forsvarsvaaben!

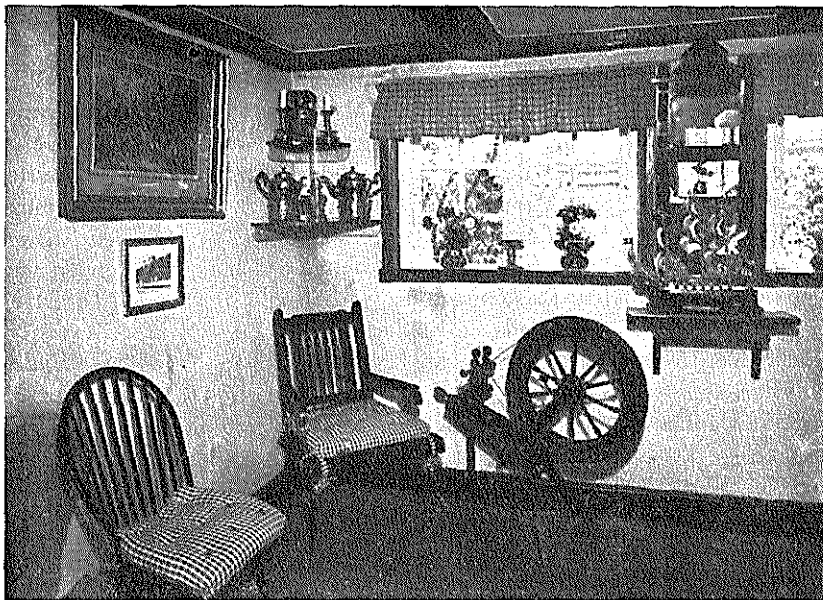
Vi gaar nu tilbage gennem Køkken og Forstue ind i Dagligstuen, der ligesom Kammeret rækker fra Gade til Gaard. Stuens Areal er  $3,85 \times 4,70$  m, Kammerets  $1,90 \times 4,70$  m, altsaa en for sin Tid god, lys og rummelig Lejlighed. Stuen er paa to Fag, Kammeret paa eet.

Nu er det ikke Meningen, at jeg vil opremse alt det, der findes i Mindestuerne — gaa selv ud og se paa de gamle Møbler, Husgeraad, Billeder og Ku-riositeter — men et og andet vil jeg dog gerne hen-lede Opmærksomheden paa. Den elskværdige Kustode viste mig saaledes en svær Tamp, vel 40 cm lang og forsynet med en tyrkisk Knob paa hver Ende. Han fortalte, at en saadan Tamp blev anvendt til den kendte Straf „Holmens Ret“, det vil sige 27 Slag Tamp; men den Historie vil jeg gerne aflive. Den ulyk-kelige Synder, som skulde udstaa een eller flere Gange 27 Slag Tamp med et saadant Stykke  $3\frac{1}{2}$ “ Tov, for-synet med tyrkiske Knobe, kunde næppe undgaa at faa Rygraden knækket. Nej, Tampen her, som forøv-rigt er slaaet af Oksehudsstrimler, er ganske simpelt et Stykke af Fregatten „Jylland“'s Ratline!

Paa nedenstaaende Billede ses et Hjørne af Stuen (og paa det med  $\times$  mærkede lille Bord for Enden af Sofaen ligger en gammel, slidt Bibel. En Dag kom en norsk Herre ind i Mindestuerne og spurgte Ku-stoden, om det var muligt i Nyboder at skaffe ham nogle Oplysninger om hans Farfar, der havde været Lærer ved Søetatens Drengeskole, og senere blev Præst ved Holmens Kirke. Det lovede Kusto-den, at Foreningen ger-ne skulde paatage sig. Den norske Herre be-gyndte derefter interes-seret at se sig om i Stu-en, fik Øje paa den gamle Bibel og opdage-de, at der paa dennes Forsatsblad stod skrevet et smukt Vers til Biblens Ejerinde ved hendes Af-gang fra Skolen — og at dette var underskrevet Rønne — netop hans Farfars Navn!



Et Hjørne af Stuen.



Interior fra Stuen.

Paa samme Væg som overmævnte lille Bord staar ved, hænger et Fotografi af en gammel Overkanoner, *Edvard Emil Wismann*, som har boet i selve den Lejlighed, Mindestuerne er indrettet i. Om ham er der en god Historie, som er værd at huske.

Under Krigen var Wismann som Overkonstabel udkommanderet med en Kanonjolle. Baaden havde Station ved Vesterhavssøerne, og dens Opgave var at patruljere langs Kysten i Nærheden af *Øen Sild (Sylt)*. Her blev Kanonjollen en Aften angrebet af en overlegen fjendtlig Styrke. Føreren, en Reserveløjtnant, mente, at det vilde være haabløst at tage Kampen op mod en saadan Overmagt og foreslog Besætningen, at de skulde overgive sig, men det protesterede Wismann kraftigt imod og raabte: „Det vilde s'gu være kønt at stille hjemme i Nybo'er og fortælle, at vi havde overgivet os! Næ — den gaar inte!“ Saa kæmpede han og Folkene bravt, fyrede løs paa de fjendtlige Baade, saa længe de kunde, og til Slut satte Wismann en brændende Lunte til Resten af Krudtbeholdningen og raabte til Besætningen, at de skulde springe i Vandet og svømme mod Land. Det gjorde de, Fartøjet røg i Luften, men alle bjergede Livet og reddede sig klar af Fangenskabet. For sin gode Optræden ved denne Afære fik Wismann Sølvkorset.

Paa førnævnte Billede ses desuden en Garnvinde og paa ovenstaaende Billede en Spolerok; disse to nyttige Stykker Hjemmeværktøj staar begge ved Væggen ud mod Gaarden. Begge er langt over Hundrede Aar gamle og er i samme Familie gaaet i Arv gennem tre Generationer. Den gamle Dame, som skænkede dem til Mindestuerne, fortalte, at hendes Mormor ofte havde sagt til hende, at „naar Du blot lige som jeg kan spole og vinde Garn for Væverne i Adel- og Borgergaden, behøver Du aldrig at mangle Midler til Din daglige Kaffetaar!“

For 25 Øre kan man i Mindestuerne købe et lille Katalog: „Paa Besøg i Nyboders Mindestuer“, hvori det meste, man behøver at vide om Genstandene i Stuerne, findes beskrevet. Jeg skal derfor her endnu kun omtale den i Kammeret ophængte smukke Samling Fotografier af Skipper, Værftsløjtnanter, Højbaadsmænd, Overbaadsmænd og Værftsunderofficerer i Flaaden, som en af dennes sidste Havnemestre, den kendte Grønlandsfarer og Forfatter, Løjtnant *Chr. Bendix Thostrup* har skænket Stuerne. Disse meget interessante og kulturhistorisk værdifulde Billeder — der er over Hundrede Stykker — er naturligvis et godt Aktiv for Mindestuerne, og burde derfor ordnes bedre, katalogiseres eller optegnes paa en Liste med Navne, Data og andre Oplysninger om hvert Billede, og Billederne ordnes i kronologisk Rækkefølge. Rettest burde en saadan Samling vel henhøre under *Marinens Bibliotek*, der allerede ligger med en ret stor Del Dokumenter, Breve, Oplysninger og Billeder fra Flaaden og Nyboder, som opbevares paa fuldtud betryggende Maade, og som paa Biblioteket er tilgængelige for enhver, der ønsker at gøre sig bekendt med Marinens Historie.



Parti fra Gaarden.

Naa — vi mangler endnu at se Loftet og Gaarden og gaar derfor gennem Forstuen og Køkkenet hen til Loftstrappen — Knudetovet er alligevel for besværligt at anvende! Loftet er ogsaa fyldt med Seværdigheder, men noget af det mest interessante er alligevel de gamle Bjælker, det massive, raat tilhugne Tømmer med Aarhundrederne paa Bagen. Lys faar Loftet gennem et Par smaa Glastagsten, flaskegrønne af Ælde. Oppe paa Loftterne tilbragte de gamle Nybodersmænd mange Timer. Lønnen var jo ringe, men ligesom Størsteparten af Folkene fra Artilleri- og Matroskompagnerne havde Ekstrafortjeneste som Kontrollører og Paaklædere ved Teatrene, Tilsynsmænd paa forskellige Forlystelsessteder eller lavede Tovværksarbejder hjemme, havde mange af Haandværkerkompagnerne Folk smaa Værksteder paa Loftet. Her snedkererede de, lavede Skamler, Stiger, Støvleknægte, Legetøj og meget andet — ja, der var endda en dygtig Mand, som blev Specialist i at forfærdige Linealer, Trekanter og Skabelører til Tegnebrug. Adskillige byggede og tilriggede Skibsmodeller, hvoraf mange endnu findes i vore Kirker Landet over.

Paa Mindestuernes Loft findes egentlig ikke Sager, som direkte har Berøring med et Nybodershjem, men alligevel forskelligt, som har Tilknytning til Flaaden. Her hænger Billeder af Skibe; her er Vaaben og andre Kuriositeter fra tropiske Lande; her staar Skibsmodeller under Glasmontrer, og henne i en Krog en Mandfigur i Legemsstørrelse, iført Uniform som Fører for de kongelige Sluproere — Guldqvast paa Huen; lange, brede Guldsparrer paa venstre Arm og over dem Kongens kronede Navnetræk. I en gammel Kommodes Skuffer ligger Mængder af Billeder, Fotografier, Optegnelser og gamle Bøger, som jeg gerne vilde undersøge nøjere, men Mørket begynder at falde paa, og endnu mangler vi at se Gaarden. Mon det ikke spøger her oppe, hvor saa mange Generationer har færdedes og virket, og hvor Minder og Erindringer vælder frem? Det knirker og pusler saa sært i alle Kroge — — vi skynder os ned!

I Gaarden finder vi Stedets største Seværdighed, Nyboders gamle, originale Klokke. Den vejer ca. 400 kg og bærer følgende Inskription: „Støbt af J. C. Gamst i Kiøbenhavn 1806.“ Klokken var ophængt i en simpel, tjæret Trægalge bag Nyboders Vagt, som ud mod Adelgade forbandt Længerne i Eenhjørninggade og Ulvegade. Vagten ligger der endnu, men de to smukke gamle Længer fra Christian den Fjerdes Tid blev nedrevet i 1902 og gav Plads til den kedelige, røde 3-Etagers Embedsmændsbygning, der virker saa brutalt anmassende mellem de lave Nybodershuse, og ikke har Spor med deres Stil at gøre. I 1892 blev Klokken nedtaget og anbragt ude paa Orlogsværftet i Modelsamlingen, hvor den havde Plads, til den i 1932 om Sommeren atter blev kørt tilbage til sin nuværende Plads og anbragt i et Stativ, udført af Tømmer, der tidligere har staaet som Strømpæle paa Bunden i Flaadens Leje.

Omstaaende Billede giver et desværre ikke helt godt Indtryk af Gaarden, der er mere Have end Gaard, som de fleste Nybodersgaarde var og mange endnu er. Vildvinen staar op langs Muren, der er Lysthus i Hjørnet, og der vokser Blomster rundt om i Smaabede. De tre gamle Bænke har ogsaa deres Historie — den ene stod som Vagtbænk i *Nyboders Vagt*, de to andre kommer fra Haven til *Nyboders Asyl* og var før den Tid anbragt i *Søetatens Hospital*, der laa paa Grunden mellem Balsamgade og Nellikegade, nuværende Olfert Fischersgade og Fredericiagade.

Det er glædeligt, at Foreningen „*Nyboders Minde*“, som blev stiftet i 1926, har indrettet og paataget sig at vedligeholde Mindestuerne. Den gør hermed en god, kulturhistorisk Gerning, som fortjener at belønnes — og bedst belønnes ved at aflægge Besøg derude i den gamle minderige Længe.

Og saa vil jeg gerne slutte denne lille Skildring ved at citere Anton Melbyes kønne Verse om Nyboder:

*„Du lille Plet i Solens Blink,  
hvor første Gang jeg spilled' Klink!  
Her fik jeg mine første Klø,  
mit første Kys paa Livsens Ø —  
de første Klø ej glemmes let, dem fik jeg her i Nybo'er!  
Det første Kys har denne Plet gjort mig saa kær i  
Nybo'er!*

*Mit Barndomshjem hos Far og Mor,  
en Rede fuld, der gror og gror,  
en lide for ofte brugt Kredit,  
en aldrig opbrugt Appetit —  
den Appetit! Den fuigte mig, hvorhen jeg kom, fra  
Nybo'er!  
Men ingen Mad har smagt som Moders Rundtenom i  
Nybo'er!*

*Ja, miste Dig, mit gamle Hjem,  
vel lokke kan en Taare frem!  
Var Loftet levvt og Stuen trang,  
der var dog altid Plads til Sang!  
Til Nybo'ers Pris! Snart synger de Din Svanesang i  
Nybo'er!  
Skal aldrig mer' vi høre Nybo'ers Klokkes Klang i  
Nybo'er!“*

## Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

### Forvaltningsafdelingen

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

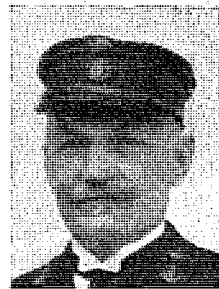
### Indtægtsforvaltning

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

Vejledning udleveres fra Kontoret

**Niels Hemmingsensgade 24**

# Den gamle Havnefoged Chr. Outzen fortæller —!



Havnefoged i Sydhavnen, Chr. Outzen, ved sin Afgang i 1930.

Ved  
CARL ØSTEN

Af de rigtige Søfolk fra de gamle Sejlskibes Tid er der ikke mange tilbage. „Vikingen“ har derfor aflagt Besøg hos fhv. Havnefoged Chr. Outzen for at lade ham fortælle om sit lange Sømands-Liv, der førte ham Jordan rundt et Par Gange, førte ham ind i en fleraarig Sejlads med engelske Skibe, lod ham gaa i Land i Australien, hvor han i 4 Aar bl. a. beskæftigede sig med Skov-, Guldmine- og Landbrugsarbejde for tilsidst over Stillingen som Styrmand at lade ham ende som Havne-Assistent og -Foged i Københavns Havn, inden han i 1930 blev tvunget til at lægge op for steds.

Fortsat)

DE gik saa over i Koffardien, da De var gaaet ud af Marinen i 1875?“

„Ja. Jeg forsøgte først at komme ud som Jungmand, men det lykkedes ikke, fordi jeg ikke havde lært at styre, selvom jeg ellers havde Alderen, og de øvrige Betingelser var i Orden. De saakaldte „Hyrebasser“, som havde Logis for Søfolk, og som skaffede Mandskab til Skibene, vilde jeg ikke søge, men saa lykkedes det mig gennem Bekendtskab at faa Hyre som Dæksdreng paa en Brig, „Saga“, der ejedes af Rederiet „Puggaard og Hüge“, hvis Skibe hovedsagelig gik paa Øst- og Vestindien for at hente Rørsukker til et Sukkerraffinaderi, som Rederiet ogsaa ejede, og som laa, hvor „De danske Sukkerfabriker“ nu ligger. Rederiet havde en hel Del Orlogsskibe, som de havde rigget om; der var f. Eks. Fragatterne „Tordenskjold“, „Havfruen“, „Rota“, „Galatea“ og „Najaden“ samt den tidligere barkriggede Korvet „Saga“, som man var i Færd med at omrigge til Brig, da jeg blev paamønstret.“

„Hvordan var Forholdene i Koffardien paa den Tid?“

„Min Dagløn bestod af 2 Mark = 66 Øre, saa der var ikke noget at rutte med, før jeg skulde klare mig i Land, indtil Briggen var sejklær. Jeg plejede at spise Middag i en Beværtningskælder paa Christianshavn, men saa sagde Værtinden en Dag til mig: „Du skal ikke komme her mere og spise, Du drikker hverken Øl eller Snaps, og det er det, vi skal tjene paa.“

Efter at være kommen ombord i „Saga“ fik jeg 4 Rigsdaler = 8 Kr. om Maaneden, i Marinen havde jeg faaet 5 Rigsdaler. Besætningen bestod foruden Kaptajnen af 2 Styrmande, en voksen Kok (Stewart), 1 Tømmermand, 1 Sejlmager, 2 Matroser, 1 Letmatros, 1 Jungmand og 1 Dæksdreng, hvilket efter Nutidens Folkehold var en god Besætning efter Skibets Størrelse og Drægtighed. I Marinen havde man fortalt, at det var meget bedre at sejle i Koffardien, jo — det skulde jeg snart faa at føle! En daværende Forfatter havde forsaavidt Ret, naar han skrev: „Med Sejlskibene forsvandt Romantikken fra Søen, men samtidig forsvandt ogsaa de brølende, brutale Hunde, som førte Skibene.“ Dog mener jeg at kunne sige, at de danske

Kaptajner i Almindelighed var en Undtagelse herfra. I Midten af Halvfjerdserne var Sejlskibene jo stadig i Flertal. Det hændte ofte i Øresund, at der laa Skibe til Ankers for „contrary“ Vind lige fra Middelgrunden op til Nord for Helsingør. I de danske Skibe fandtes dengang nogle irriterende Tillægs-Vagter, som ikke kendtes i amerikanske, engelske eller de fleste tyske og norske Skibe, hvor man kun havde „Vagt om Vagt“, d. v. s. 4 Timers Vagt og 4 Timers Frivagt.

Min første Rejse med „Saga“ gik til Memel, hvor vi skulde laste Planker til Kapstaden. Ombord fik jeg det Job at fastgøre Røjler, Jageren og de mindre Stagsejl, som jeg snart blev helt fortrolig med. Vi var 5 Maaneder om at gaa fra København til Kapstaden, en Rejse, der forløb heldigt, naar undtages, at en af Mandskabet faldt overbord fra Klyverbommen i den engelske Kanal, men da det var blikstille, blev han hurtigt bjergbet ombord igen. Det kan maaske interessere at høre om det daglige Liv og Hændelser ombord i dette Sejlskib for en halvfjerdeds Aar siden. Af og til fangede vi Haj paa Krog med et Stykke Flæsk som Madding. Og saa snart, at Frivagten hørte, der var Bid, kom de farende op paa Dækket for at hjælpe til. Hajen blev halet langs Siden af Skibet, en Strop fastgjort om Halen paa den, og med en Talje i Stroppen blev den hejst indenbords, hvilket kunde være et besværligt Arbejde, da disse „Menneskeædere“ kunde veje et Ton eller mere. Saasnu den var kommet indenbords, blev Halen kappet af med en Økse for at hæmme den i dens Bevægelser, men det var vanskeligt at faa den dræbt, da disse Dyr er meget sejglivede. Engang har jeg set en Haj, hvis Bug var blevet sprættet op, æde sine egne Indvolde, saa graadige er de. Undertiden harpunerede vi ogsaa „Springere“. En Mand gik ned paa Forgøjerne under Klyverbommen med en Harpun, til hvilken kunde fastgjort en smækker Tovende. Naar en Delfin — de holder som bekendt af at tumle sig foran Stævnen — var ramt af Harpunen, stod vi klar paa Bakken til at hale i Tovenden. Kødet er rødt som Oksekød og smager godt. Kokken tilberedte det som „Grydebøf“, en Slags Ragout, og det var en Afveksling fra det daglige salte Kød, Ærter og Flæsk, Grynuppe og Stok-

fisk. Flyvefiskene stiftede jeg Bekendtskab med paa en særegen Maade, idet jeg en tidlig Morgen fik en Lussing af en Flyvefisk, som i sin Fart op over Dækket ramte mig paa Kinden. Kokken stegte den til mig til Frokost, og den bekom mig vel. Nede i det stille Bælte ved Ækvator fik vi af og til nogle vældige Regnbyger. Saa blev der sat Træpropper i Spygatterne for at dæmme for Regnvandet, som derefter blev fyldt i Fade og Baljer til Brug ved Tøjkask. Til at drikke var det ikke egnet, fordi vi havde 2 Grise i en Sti paa Dækket — og dem kunde vi ikke tilproppes! Selvom vi ogsaa havde stor Lyst til at tage et forfriskende Bad i Regnvandet, kunde det heller ikke lade sig gøre, for Skippers Kone var med ombord. Lørdag Eftermiddag blev der ikke bestilt andet end at passe Sejlene, og om Aftenen vankede der Pandekager og Punch.

Da det var min første Rejse over Ækvatorlinjen, skulde jeg jo have den traditionelle Daab. Mit Ansigt blev smurt ind i en Blanding fra Svinestien og Sod fra Røghætten paa Kabyssen, hvorefter jeg blev raget med en Kniv af Træ, som Tømmermanden havde lavet i Dagens Anledning, og derpaa blev jeg dypet i Spulebaljen, der var fyldt med Søvand. Saa fik jeg Daabsattesten udleveret, underskrevet af hele Besætningen og forsynet med et Stempel af Beg i Stedet for Lak. — Og saa en lille morsom Tildragelse: Min Kammerat, Jungmanden, var gaaet hen agter for at hente Ugens Ration af Smør, Sukker m. m. til Lukafet, hvor han, da 2. Styrmand et Øjeblik vendte Ryggen til, saa sit Snit til at nappe en ekstra Klat Smør, som han svøbte ind i et Stykke Papir og derefter gemte paa Hovedet under sin Hue. Kaptajnen havde imidlertid set det gennem et Luftrør i Dækket, og han gav omgaaende Jungmanden Ordre til at gaa op og overhale Bramsejlsgaardingerne paa Stortoppen — et Stade, hvor den brændende Tropesol rigtig kunde brænde paa. Da han var kommet ned, siger Kaptajnen saa til ham: „Naa, Du sveder nok Fedt, eller er det Smør? Gaa forud og faa det tørret af.“ — Jeg, der stod til Rors i Nærheden, havde ellers gruet for, at han havde faaet en korporlig Afstraffelse, som dengang ikke var noget usædvanligt.

Undervejs fra Kapstaden til „East London“ paa Østkysten af Syd-Afrika, hvor vi skulde losse, kom vi ind i en orkanagtig Storm med meget høj Sø, som bevirkede, at Surringerne sprængtes paa de 10 store Kæwyler eller Rundholter, der var indtaget i Memel som Dækslast. Ved Skibets Slingren truede Rundholterne nemlig med at slaa Kabyssen og alt opstaaende paa Dækket i Stykker, saa ved et Skibsraad blev det besluttet at varpe dem overbord, da det var umuligt at faa dem surret fast. Ved Hjælp af en Talje fastgjort til en David fik vi dem baksat agterover og kastet udover Hækken en efter en, og det var et Under, at ingen kom noget til, eftersom Skibets voldsomme Slingerage satte disse tunge Tingester i stærk Bevægelse under Udkastningen.

East London, som ligger ved Mundingen af Buffalo River, havde ingen Havn, saa vi maatte ligge for Anker og klar af Brændingen, som det indiske Ocean frembragte ved Kysten. Paa Bagbords Anker blev en Kæde paa halvfems Favne stukket ud, og til Kæden en Favn nedenfor Klydset blev der sjækket et elleve

Tommers Manilla Kabeltov, der hvilede i Kæben paa Bakken, og som var fært langs Dækket og ud af Bagbords Agterklyds, rundt Agterenden, ind af Styrbords Agterklyds og fastgjort til Pullerterne. Meningen med denne Manøvre var, at Tovet ved sin Elasticitet skulde tage noget af Presset fra Ankerkæden, naar Skibet satte i Søen ved Paalandsvind, og især naar Forskibet tog nogle kraftige Søer henover sig. For en Sikkerheds Skyld, hvis Ankerkæden skulde springe, og der skulde sejles klar af Land, var Sejsingerne taget af Fokken og Mærsejlene erstattet med Kabelgarn, som nemt kunde kappes. Der gik næsten 2 Maaneder med Losningen, der foregik i Pramme. Havde vi ligget ved Kaj, kunde vi maaske have klaret det paa 4—5 Dage, selv med de primitive Lossegrejer, som fandtes ombord paa „Saga“, og som man raadede over den Gang. Hver Morgen, naar Vejret var fint til Losning, og vi kunde vente Pram ud, maatte vi føre Trosser ind til en Bøje, som laa forankret mellem Skibet og Land. Fra Bøjen var der igen Trosser ind til Land. Naar Prammen saa af de Indfødte var forhalet gennem Brændingen ud til Bøjen, fortsatte de langs Skibets Trosser ved at gaa langs Dækket af Prammen og „bryde af“, d. v. s. naar de var kommet hen til Prammens Agterende, slap den agterste Gast Tovet og løb forefter for at fortsætte med Forhalingen. Undertiden — naar Brændingen var blevet for stærk — maatte Prambesætningen forblive ombord hos os, indtil Vejret bedrede sig.

En Dag skulde en engelsk Skonert forcere Brændingen for at naa ind til en Losseplads, men da den var hugget igennem, blev den staaende fast paa Grunden. I Løbet af Natter blæste det op til stiv Kuling, og næste Morgen var Skonnerten helt forsvunden, vel slaet til Pindebrænde i Brændingen. Fra East London skulde vi til Mauritius. Undervejs kom vi ind i en Cyklon, som ved sin Begyndelse blæste et lille trekantet Sejl, vi havde sat under paa Stormasten, ud af Liget. Et svensk Fuldskip blev overfaldet af samme Cyklon, men den var i Yderkanten af Hvirvelcentret, der er det farligste, og mistede derved alle tre Master, saa at den maatte slæbes ind til Mauritius af en engelsk Kanonbaad. Da „Saga“ ved Mauritius havde kastet begge sine Ankre, skulde Agterskibet fortøjes med en Kæde til en Sten paa Bunden af Havnen, hvilket skete ved, at en Indfødt med Klæmme paa Næsen dykkede ned og sjækkede Kæden til en i Stenen fastgjort Fing.

I dette hede Klima døjede vi ikke alene med Møskitoer, men ogsaa med Klimafeber, som Kaptajnen, enten han nu var lægekyndig eller ej, havde et underligt Middel imod, men som han tilsyneladende kurerede 2. Styrmand med. Han skulde drikke sin egen Urin! Paa Spørgsmaal om, hvordan det smagte, svarede han: „Nederdrægtig salt!“

I Land havde Kaptajnen købt en Del Karry, hvoraf Kokken skulde lave en Slags Karry-Sauce og saa putte nogle fede Flæskeskiver i, en Ret, der var beregnet til os i Lukafet. Men ingen af os yndede denne „Nyopfindelse“, som helt og holdent saa at sige gik i Svinetønden. En Dag overraskede Kaptajnen mig, just som jeg var i Færd med at supplere Tøndens Indhold med denne Ret. „Hvor kan det falde din Slubbert ind at hælde det gode Flæsk i Tønden,“ spurgte



han mig. Uden at tænke nærmere derover kom jeg til at svare: „Det kommer igen, Herr Kaptajn!“ Denne prompte Besvarelse reddede mig maaske fra den Lussing eller Lussinger, jeg havde ventet.

Vor Last i Mauritius bestod af Sukker, emballeret i Bastsække, som vi skulde fragte til København, en Rejse, vi var 112 Dage om, fordi vi var uheldige med Vind og Vejr paa den sidste Del af Rejsen, der ogsaa tvang os til at gaa nordest om Skotland. Paa Vej til København havde jeg nær sat Livet til, da jeg faldt ned fra Formærset fra ca. 40 Fods Højde. En Aften, jeg havde Vagt, friske de Vinden. Røjlerne blev bjerget, og jeg var først oppe at gøre Forerøjel fast og derefter Storerøjel. Da jeg kom ned paa Dækket fra dette Sejl, blev Bramstagesejlet halet ned, og jeg entrede op i Foremærs for at gøre det fast. Jeg havde faaet Sejlet dæmpet og holdt mit højre Ben om det. Saa vilde jeg tage Sejlsingen, men denne var blevet uklart af Hængerne paa Staget, hvorfor jeg maatte bruge begge Hænder for at klare det. Uheldigvis kommer der et Vindstød, samtidig med at Skibet tager en Overhaling, hvilket bevirkede, at Sejlet blæste ud af mit Hold, og at jeg faldt. Jeg kom først rigtig til mig selv, da jeg laa paa et Bord i Kahytten og saa, at Kaptajnen var ved at undersøge mine Lemmer. „Du maa være lavet af Moseeg,“ sagde han, „Du har ikke brækket et Lem.“ Og det havde jeg heller ikke, derimod havde jeg faaet nogle Hudafskrabninger samt bidt Tænderne gennem Underlæben, saa der var fremkommet et Hul. Rorsmanden, der havde set mig falde, fortalte, at jeg i Faldet var tørnet imod Stængestaget, hvilket havde afbøjet Faldet og saaledes frelst mit Liv. Kaptajnen anbragte et Hæfteplaster paa Saaret, som jeg tilsidst maatte ind paa „Frederiks Hospital“ for at faa syet sammen, men først rigtigt nok efter, at Losningen var til Ende, og jeg var blevet afmønstreret. Saaret efterlod sig et livsvarigt Ar, der dog nu skjules af mit Skæg.

Saaledes forløb min første Rejse i Kofardien som Dæksdreng, en Tid, der nu ligger ca. 70 Aar tilbage og under Forhold til Søs, der er blevet ændrede meget siden, først og fremmest ved det Forhold, at Sejlskibene er fortrængt af Dampskibene. —

Som Jungmand mønstrede jeg paa Skonnertbriggen „Danmark“ fra Faaborg. Paa denne Rejse fra Sverrig til Belgien overværede jeg, hvorledes man etablerer „Rettergang“ ombord i aaben Sø. Kaptajnen, hvem Letmatrosen syntes at være en Torn i Øjet, havde beordret denne, Styrmanden samt Matrosen til at møde i Kahytten efter først at have beordret Flaget hejst. Da alle var samlede, sagde Kaptajnen: „Retten er sat,“ hvorefter Letmatrosen af Styrmanden og Matro-

sen, omend mod disses Vilje, blev erklæret for inkompetent til sin Stilling og degraderet til Jungmand. Derpaa sagde Kaptajnen: „Retten er hævet, hal Flaget ned!“ Og saa var den Komædie forbi!

Efter „Danmark“ kom jeg med Danmarks daværende største Dampskib „Thingvalla“, der endnu havde en Del Kineserbesætning fra Kinafarten, men denne afmønstrede i London paa vor Rejse til New York. En Dag i Atlanten i Storm og høj Sø blev en af Blokene, gennem hvilke Rorkæderne gik hen til Rorkværanten agter, revet op af Dækket, hvorved „Thingvalla“ mistede Styringen og faldt paa tværs i Søen. Mage til Slingerage har jeg aldrig været ude for, det var helt uhyggeligt at høre Kullene i Bunkerne rove fra den ene Side til den anden. Men snart var Styregrejerne agter i Orden, og der skete ikke videre Uheld. Ankomsten til New York var ikke imponerende som nu, der var hverken nogen „Frihedsgudinde“ eller Skyskrabere — dem begyndte man først at bygge nogle faa Aar efter. Paa Tilbagefejren fra New York vilde jeg afmønstre i Le Havre, men Chefen, Kaptajn Mourier, der havde Permission fra Marinen, raadede mig til at fortsætte, da Thingvallselskabet vilde vokse sig stort. Lidet anede han, at det ogsaa skulde komme ud for mange og store Uheld, som vi lige kan repetere: „Hekla“ strandede i Kristiania Fjord, „Geysir“ og „Thingvalla“ kolliderede i Atlanten, hvorved mange Mennesker druknede, „Danmark“ forliste, ligeledes „Norge“, hvor mange druknede. Disse Uheld faar mig til at tænke paa en Anekdotte, jeg dengang læste i en amerikansk Avis, og som lyder saaledes i al sin Kynisme: „En Mand vilde begaa Selvmord. Han stak en Æske Tændstikker i en Lomme, en Flaske Gift i en anden og en ladt Revolver i en tredje. Saa tog han et Reb om Halsen, gik i en Baad og roede ud til en Stage, der stod til Søs. Saa klatrede han op ad Stagen, gjorde Enden af Rebet fast til Toppen af Stagen, slugte Giften, strøg en Tændstik og satte Ild i sin Jakke og sigtede med Revolveren paa sit Hoved. Men han var saa uheldig at ramme Rebet, hvorved han styrtede i Vandet, som slukkede Ilden i hans Jakke, medens det salte Vand fik ham til at kaste Giften op. Dette mislykkede Selvmordsforsøg fik en Iagttagere til at udbryde: „Naar De absolut vil af med Livet, saa tag en Billet til Thingvallalinjen!“, — Naa, dette var et lille Side-spring. Jeg afmønstrede alligevel, da jeg mente, at jeg kunde lære mest ombord i Sejlskibe, og kom saa ombord i Skonnertbriggen „Flora“ af Aalborg, som jeg afmønstrede i 1878 i Liverpool for at sejle med engelske Skibe, dels for at tjene mere og dels for at lære Engelsk. — — (Fortsættes).

## Nyt Hold paa J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved

Paa J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved pr. Svendborg blev i Dagene fra d. 28. til d. 31. Marts afholdt Prøve for Vinterholdets Elever. Prøverne overværedes af Skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen samt flere af Rederiet J. Lauritzens Medarbejdere. Som Gæst overværede Lods E. Hansen fra Guldborg Prøverne. Ved en Festlighed om Aftenen d. 31. overrakte Skibsreder

Knud Lauritzen 2 af Drengene Bogpræmier for godt og dygtigt Arbejde. Der afgik 15 Dreng fra Skolen.

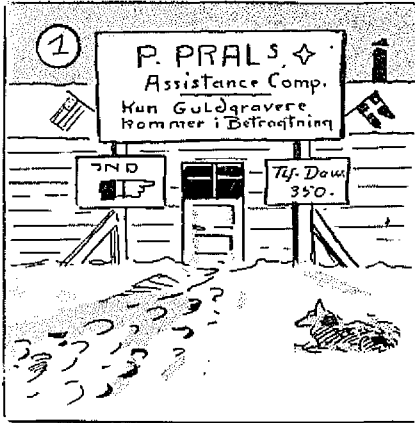
D. 11. April begyndte Foraarsholdet, og der mødte 23 Dreng, som i et 3-Maaneders Kursus vil modtage de første Grundbegreber om Arbejdet og Livet til Søs, inden de kommer ud at sejle.

Oscar Knudsen.

# Peter Pral

COPYRIGHT "VIKINGEN" COPENHAGEN

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



Ovenstaaende Fotografi viser: „P. P.s Assistance Comp.“s første primitive Bygning. Min Idé var simpel og ligetil, som alle rigtige Idéer er det. Sneen havde begravet Guldgravene — hvem andre end jeg skulde grave dem ud igen? Forene det menneskekærlige med det forretningsmæssigt sunde Initiativ.



Herover ser De et Udsnit af mit første Oprab til de indseende Guldgravere. Desuden et Interieur fra mit daværende „Contoir“ i Dawson City, Alaska. Hvor jeg fik Kapital fra? — Fra de Mennesker, der skulde graves ud, selvfølgelig! Det var jo udelukkende Guldgravere, der laa med Kapitalen hos sig.



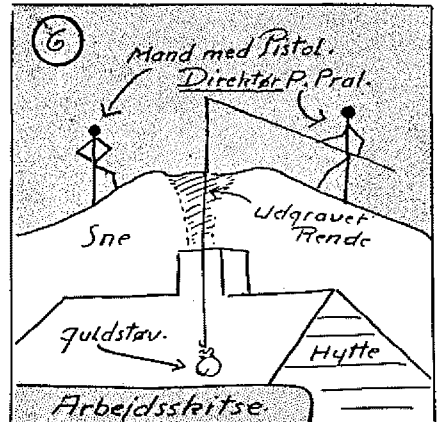
Nogle af dem var haarde Fyre, der vilde snyde sig fra deres Forpligtelser, men jeg havde engageret en Snees haandfaste Fæller, der nok forstod at laa dem til at se paa deres egen Fordel. — Amerikansk, — haardkogt — jævel — men vi var jo ogsaa i Amerika, min Kære!



Vi gik forretningsmæssigt frem. Terrænet med de 30 nedseende Hytter blev afmærket som ovenfor vist. Og mine Folk afpatruljerede Terrænet og gjorde det vanskeligt for Guldgravene at forsøge sig med at komme ud ved egen Hjælp. Rent menneskekærligt. — De kunde jo nemt komme galt af Sted — falde ned og slaa sig o. s. v. Hvorfor løbe den Risiko, naar de kunde blive befriet rent fagmæssigt.



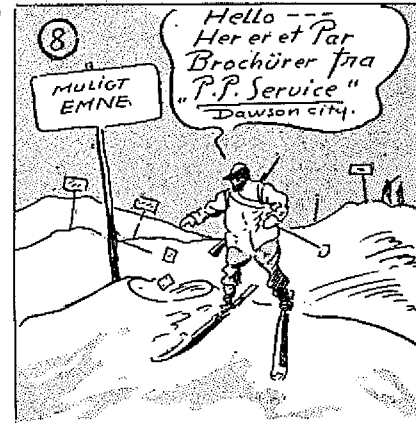
Saa snart en Mand havde indset, at han burde tage mod vor Assistance, sænkede jeg en Snor med en Krog ned gennem Hyttens Skorsten. Han anbragte saa den Procentdel af sit Guldstav, som jeg fandt passende, paa Krogen, og jeg trak til mig. Fra nu af havde Manden altsaa fornølet Ret til at blive gravet ud af „P. P.s Sneeservice“.



Da ikke alle af mine Løbere er lige „begavede“ vedfojer jeg ovenfor en Arbejdsstatse. Saa maa det vel være tydeligt nok. Jeg maa tilføje, at hvis en ny Snestorm fejede hen over de begravede Huse, inden de var udgravede, maatte Kundene af med en mindre ekstra Godtgørelse. Vi havde udførlig Vejrmeldtjeneste!



Jeg krydsede gerne personligt Mærkeskiltene af, saaledes at man let kunde overse Mærkedet. Cirka 15 pCt. gik ind paa at modtage Hjælpen straks. Resten maatte jeg behandle ud fra moderne salgstekniske Regler. Skilobere blev sendt rundt og kastede Reklamebrochurer ned gennem Skorstenene



Saa havde de noget at læse i, indtil de var kommet til Fornuft. „Abonner fast paa „P. P.s Service“, saa faar De Procenter“ — „Hvorfor være sneet inde, naar De lige saa godt kan blive sneet ud?“ „Tusk at der kan komme en ny Snestorm naar som helst.“ o. s. v.



Herover et Billede fra „P. P.s Service“s Hovedkontor, hvor jeg leder Kampagnen med et stort Kor: med Knappensatte foran mig. Om saa nogen blev gravet ud? Ikke endnu „dear Sir“. Jeg maatte dog først skaffe lidt Kapital til Folkelønninger. Saa! Økonomi, Forstaaet? P. P.



## SØSLAG I VIKINGETIDEN

Af V. K. Sørensen

**D**EN 18. December i Aar er det 900 Aar siden, at der i Aarhusbugten udkæmpedes et overmaade blodigt Søslag mellem de to kongelige Flaader Magnus den Gode og Svend Estridssøns, en Kamp, der skulde faa Indflydelse paa hele Danmarks Skæbne.

Efter den svage Kong Hardeknuds Død sendte den norske Konge Magnus den Gode Bud til Danmark for at gøre Krav paa den danske Trone. Han understregede sit Krav med Løftet om, at han den næste Sommer vilde komme til Danmark med hele sin Flaade for enten at faa Danmarks Rige helt og ubeskaaret eller for at tage det med Magt.

Hele Vinteren rustede han paa fuld Kraft, 70 Langskibe, deriblandt sit eget „Bøffelen“, et 30 Tofters Storskib, der var bygget af hans egen Far Olaf den Hellige. Dette stolte Skib var forsynet med lueforyldt Bøffelhoved og Bøffelhale.

Med denne efter Datidens Forhold saare kraftige Flaade sejlede han det næste Aar fra Stavanger til Jylland, hvor hans Tilsynekomst gjorde et saa voldsomt Indtryk, at han blev udraabt til Danmarks Konge paa Viborg Ting. Først hen paa Efteraaret sejlede Kong Magnus atter tilbage til Norge.

Ingen regnede endnu med Knud den Stores unge

Søstersøn, Svend Estridssøn. Men allerede den første Vinter lod han sig udraabe til Konge af Danmark efter at have sikret sig Stormændenes Tilslutning.

Meddelelsen om den nye Konge i Danmark naaede hurtigt Kong Magnus, der næste Foraar atter drog mod Danmark med en stor Flaade for at tage sig af den selvbestaltede Konge, som han slog i et Søslag. Mens Kong Magnus overvintrede i Jylland, begyndte Kong Svend imidlertid ufortrødent at udruste en ny Hær og Flaade.

Den 18. December 1043 mødtes de to Kongers Flaader paa Aarhusbugten. Kong Svends Skibe laa i Aarhus, og herfra løb Skibene ud, da Kong Magnus' Flaade rundede Helgenæs.

Før Kampen havde Magnus kaldt sit Mandskab sammen og forberedt dem paa en haard Kamp mod Svends stærke Flaade. Saa roede Nordmændene midt ind i Kong Svends Flaade. Svend lod sine Folk surre Skibene sammen, og det blodige Søslag tog sin Begyndelse. Vaabnene var Sværd, Spyd, Buer og Kasteskyts. Mandskabet i Stævnen paa Skibene brugte Sværdene, saa snart de kom imod et fjendtligt Fartøj, mens alle andre ombord maatte holde sig til Kastevaaben og Buer.

Under den første Del af Kampen stod Kong Mag-

nus dækket bag sine Mænds Skjolde, men da det gik ham for langsomt, stillede han sig i Spidsen og sprang frem blandt Sværdkæmperne i Skibets Stavn og opmuntrede dem til at være i Spidsen. I denne Kamp maatte Svend bukke under. Med Kongen i Spidsen stormede Nordmændene ombord paa hans Høvdingeskib, som de ryddede. Fra Skib til Skib gik de, og til sidst maatte Svend bringe sig i Sikkerhed paa et af de Skibe, som ikke var surret til Slag, og flygte fra Aarhusbugten med Resterne af sin Flaade. Syv Skibe satte han til i dette Slag, mens Magnus rimeligvis ikke mistede nogen af sine Fartøjer.

Efter Nederlaget i 1043 flygtede Svend op igenem Sverige, mens Magnus røvede og plyndrede paa Sjælland og Fyn. I Foraaret 1044 vendte Magnus atter tilbage til Norge. Men næppe havde han vendt Danmark Ryggen, før Svend Estridsson ufortrødent genoptog Kampen. Med en stor svensk Hær erobrede han hurtigt Sjælland og Fyen. Atter maatte Kong Magnus drage mod Danmark med sin Flaade, og denne Gang mødtes de to Konkurrenter til den danske Krone udfor Helgenæs. En Sommeraften i Aaret 1044 stod paa et Søslag mellem de to Konger, og atter var Lykken Svend imod. Efter en hel lang Nats Kamp led han et meget blodigt Nederlag og maatte atter flygte til Sverige.

Nu skulde man tro, at Svends Forhaabninger var ude. Men de følgende Aar lærte Kong Magnus Svends Statsmandsevner og Karakter at kende, og da Døden nærmede sig, gjorde Kong Magnus Alvor af den Tanke, der efterhaanden var modnet hos ham, at indsætte Svend som dansk Tronarving. To store Søslag havde han tabt, og alligevel blev han Danmarks Konge.

Man maa ikke forestille sig, at den Tids Flaader bestod af almindelige Robaade, selv om Hovedmassen af Vikingskibene sikkert har været mindre Fartøjer. Olaf Trygvesons navnkundige *Ormen hin lange* var 48 Meter langt, havde høje Skibsborde og førte 68 Aarer. Det var saaledes lige saa langt som meget store Linieskibe fra Niels Juels og Tordenskjolds Tid, men ikke saa bredt eller saa højt som disse.

Frygtelige var de nordiske Langskibe at se til: Dragefigurer i Forstævnene, Billeder af Vilddyr paa de brogede Sejl, Rælingerne pansrede med Kæmpernes Skjolde, Rand ved Rand, medens taktfaste Aareslag drev de hurtigtsejlende Snekker af Sted.

Skibsbygningskunsten havde hos Nordboerne allerede tidligt naaet en forholdsvis høj Udvikling. Det var lange, smalle, letbyggede Fartøjer, der blev drevet frem ved Aarer. Mast og Sejl havde de, men kun som underordnet Drivkraft. I Reglen har de været „klinkbyggede“, d. v. s. hver Klædningsplanke løber med den ene Kant lidt ud over Naboplanken.

Alle Fartøjer inddeltes efter deres Størrelse i tre Hovedklasser: Baade, Smaaskibe (eller Baadskibe) og Storskibe (eller Skibe). Hver enkelt af disse tre Hovedklasser inddeltes igen i forskellige Underafdelinger dels efter Aaremængden eller Rorbænkens og Rum-

menes Antal, dels efter deres Form (Langskibe), Udsmykning (Drageskibe) og øvrige Egenskaber, men ogsaa efter deres Anvendelse (Fiskerbaade, Handelsskibe, Krigsskibe) og deres Sødygtighed (Havskibe og Kystfartøjer).

Men Handel og Viking var i Vikingetiden saa nøje forbundne, at en skarp Adskillelse mellem Handels- og Vikingskibe ikke fandt Sted. Mange af Skibene var begge Dele paa een Gang, og de allerfleste Handelsskibe kunde i fornødent Fald tjene som Krigsskibe.

Om de ældste Vikingskibe har man ikke nogen klar Forestilling. De har dog sandsynligvis lignet de senere Handelsskibe en hel Del og overvejende været Sejlskibe, men dog ogsaa været forsynede med en betydelig Rokraft, langt større end Handelsskibenes. De maa have været temmelig store og ret sødygtige, da man med dem foretog Togter til fremmede Lande langt borte.

Langskibene synes først at være kommet i Brug i det 10. Aarhundrede. De var smalle og meget lange i Forhold til Bredden med høje og spidse Stavne, men temmelig lav Ræling midtskibs. Skønt de var forsynede med Mast og Sejl, var de dog overvejende Rofartøjer og stod langt tilbage for Handelsskibene i Sødygtighed. De egnede sig derfor mindre godt til længere, oversøiske Farter, og Farvandene omkring Færøerne og Island regnedes for farlige for dem. De sejlede dog frit over Nordsøen, og der blev ogsaa gjort lange Rejser med dem langs Fastlandets Kyster.

Drageskibene, der var forsynede med et Dragehovede og en Dragehale, var ofte betydelig sværere og højere end de øvrige Langskibe. Selve Skibet forestillede Dragens Krop og Sejlet dens Vinger. Hovederne var løse og til at tage af eller sætte paa efter Behag. De ældste islandske Love begyndte med den Bestemmelse, at det var alle forbudt at sejle ind til Landet med „gabende Hoveder eller opspilet Snabel“ for ikke at skræmme Landvætterne (Landets Skytsaander). Dersom man kom sejlede paa Skibe med saadanne Hoveder, skulde de tages ned, saa snart man fik Landet i Sigte.

Som kun faa andre Fortidsminder er de stolte Vikingskibe nordiske Symboler. Det var saadanne Skibe, der førte de nordiske Vikinger ud paa deres lange, eventyrlige Farter, der gik baade til det sydlige Europas rige Lande, hvor der var Gods og Guld at hente, og til fjerne øde Kyster som Færøerne, Island, Grønland og Amerika.

V. K. Sørensen.

*Litteratur:* N. Nicolaysen: Langskibet fra Gokstad ved Sandefjord, Hermann Paul: Grundriss der Germanischen Philologie, V. Gudmundson og K. Kaalund: Skandinavische Verhältnisse, N. E. Tuxen: De nordiske Langskibe (Aarvog for nordisk Oldkyndighed og Historie, 1866), Joh. Stenstrup: Englands Erobring ved Hertug Vilhelm af Normandiet (Folkelæsning Nr. 94/1877), Snorre Sturlassøn: Olaf Tryggvessøns Saga, 1900.

# Kombineret

## Tank-, Fragt-, Passager- og Kreaturdamper

**A**FGANG: New Orleans. Aar: 1917—18. Lasten bestaar af Stykgods, Dækslasten af Tømmer, ovenpaa Tømmeret Kasser med Automobileer og agten for Dækslasten 4 Automobileer løse paa Dækket mellem Pullerter og Wireuller; der var Benzin paa dem, og Selvstarteren i Orden, saa vi kunde køre nogle faa Fod frem og tilbage paa Dækket, naar vi syntes, vi paa Rejsen blev keede af at sejle.

Ankommet til Tampico blev Dækslasten, Lasten paa Mellemdækket og en Del af Rumlasten udlosset, derefter lastedes paa det tomme Mellemdæk Benzin i Kasser, hver Kasse indeholdt 2 Stk. 5 Gallon Blikdunke. Allerede ved Indladningen lækker mange af Kasserne; men det løber langs med Mellemdækket ind i Overbunkerne, hvor det, der ikke fordamper i den ulidelige Hede, opsuges af Kullene. For en Sikkerheds Skyld maa Hullet fra Underbunkerne til Fyrpladsen stadig holdes lukket med Kul for at forhindre Benzindampene i at naa Fyrpladsen og dér muligvis afstedkomme en Eksplosion.

Videre gaar Rejsen til Vera Cruz, hvor yderligere noget af Lasten losses. Benzinen skal desværre med til Progreso, Yucatan. Og saa kommer der Ordre til at tage Kreaturer og Passagerer med. Nu er det saa nemt med Kreaturer, naar vi ikke har Last i Skibet, saa er det blot en Strop om Hornene paa Dyrene, 2—3 Stropper med hver sit Lyr i Lossekrogen, og saa gaar de til Vejrs med Spillet og bliver firet ned i Lasten, hvor de kan løbe frit omkring. Det er jo ofte, at de sparkes hinanden ganske grimt, medens de hænger og spræller i Luften.

Nu skal vi have 341 Passagerer med samt 278 Kreaturer; de skal anbringes i en Damper paa godt 3000 Tons Dødvægt af Typen: awning-decked med raised quarter deck. Mellemdækket forude havde været udmærket til Passagererne; men der har vi Benzinen.

Altsaa gaar Tømmermænd Gang med at sætte en Masse Spærreværk op paa begge Sider af For- og Agterdæk, ud mod Skibssiden og ind mod Lugekarmene, saaledes at de skal danne en Slags Baase til Kreaturerne, og saa er det Meningen, at Passagererne skal gøre sig det mageligt paa Lugerne. Sent paa Eftermiddagen er Opstillingen i Orden, og „Arken“ kan begynde at indtage sin levende Last. Først kommer Passagererne og fordeler sig paa Lugerne og hene agter under Solsejlet, der er spærret af for Dyrene agten for Nr. 4 Lugen. Lad os lige se paa Passagererne, hvad er det for Mennesker, der skal transporteres saa primitivt paa en 2 Dages Sørejse. Det er Skrabsammen alle Steder fra i Mexicos udstrakte Rige. De er lokket med Løfter om god Betaling og

dejlige Huse at bo i til at arbejde i de store Sizal Marker i Yucatan. Sizal er en Slags Græsfiber, der anvendes utroligt meget til Fremstilling af Tovværk, Tøj og meget andet. De 99 pCt. af Mændene er saa skumle, at man nødig vil møde dem paa Dækket om Natten, og saa er der mange Kvinder og Børn, idet hele Familier rejser til det forjættede Land, Yucatan.

Endelig bliver saa Kreaturerne drevet op ad en stor Landgang. Oppe paa Dækket bliver de saa med Spark og jernpigge drevet ind i de 4 Baase, saa de er nogenlunde jævnt fordelt.

Det blæser haardt, og der gaar Dønning ind i Haven, saa Landgangen er flere Gange ved at falde i Vandet med en halv Snes Kreaturer paa; men endelig er de sidste Dyr ombord, og vi kan tænke paa at smide los. Det er hælgmørkt, da vi Kl. 19 en Lørdag Aften staar til Søs med vor lidt blandede Last af ondt og godt. Nu maa man ikke tro, at vi paa Grund af de mange Pasagerer havde faaet ekstra Redningsmateriel ombord, nej, vore to Redningsbaade, der er beregnet til en Besætning paa 20 Mand, skal nemt kunne klare den Smule 341 Emigranter, husk, nogle af dem er jo kun Børn. Ved Afgangen er vi enige om med alle Midler at holde Passagererne borte fra Midtskibs. Dækket omkring de aabentstaaende Bunkerluger er absolut Tabu for de evigt cigaretrygende, halvvilde Mennesker. En enkelt ligegyldig henkastet Tændstik eller Cigaretstump i de kogende Benzindampe, og man kan omtrent tænke sig til Resten.

Mange Steder i Verden blæser berygtede lokale Storme, saasom Mistral'en i Lyon Bugten, Pamperoen udfor La Plata Floden, i Mexico Bugten blæser den frygtede „Norther“, og naar den kommer, er det bare om ikke at have Land i Læ. Og saa skulde vi netop den Rejse løbe ind i en Norther, for allerede ved 2-Tiden Søndag Morgen efter Afsejlingen blev den nordlige Horisont helt overtrukket. Det gik hurtigt over til kulsort, som snart spredte sig over hele Himlen, til alt var et uigennemtrængeligt Mørke. Samtidig tager Vinden fat, det gaar saa hurtigt, at man ikke faar Tid til at bjærge Solsejl; de blæser lige ud af Ligene, og inden Dagslys havde Skibet mistet Styret og drev sidelæns i den voldsomme Sø. Da endelig Dagen bryder frem, er alt paa Dækket Kaos. De stakkels Dyr paa det vaade Jerndæk kastes frem og tilbage i den voldsomme Slingren og knuser hele Opstillingen, hvorved mange brækker Benene eller bliver spiddet paa de mange Spiger, som stikker frem allevegne i Vraggodset fra Opstillingen. Saa begynder næste Fase. Kreaturerne finder, at der er godt

at staa paa Presenningerne paa Lugerne, og saa er der en stadig Kamp fra den ene Side til den anden over Lugerne. Passagererne er forlængst flygtet ud mod begge Ender af Skibet og op Midtskibs for at komme klar af de rasende, forvirrede Dyr, og nu har de smidt sig ned, og fuldstændig søsyge og opgivende lader de sig overskylle af Søerne, idet de lige løfter Hovedet, naar Vandet render hen over dem, og falder saa sammen igen i deres Tæpper.

Saa gaar vi i Gang med at bjærge Passagererne, idet vi lader Mændene om selv at klare sig Midtskibs og op paa Baaddækket. Kvinder og Børn samler vi op, indpakket i pjaskvaade Tæpper, saa vi ikke altid ved, hvad Ende vi faar opad, naar vi slænger Bylten over Skulderen for at balancere hen Midtskibs. Det er ikke ufarligt. Naar Skibet ligger stille et Øjeblik, maa man springe til og samtidig holde Øje med de onskabsfulde Dyr, der staa paa Lugerne, og en eller to Mand springer foran med Jernpigge, hvis et af Dyrene skulde gøre Mine til Angreb.

Da vi er færdige med Kvinder og Børn, er det saa slemt, at vi maa strække Wirerne i passende Højde over Lossebommene og saa balancere paa disse, naar vi skal langs paa Skibet. Paa Lugerne fortsætter den vilde Jagt. Skibet slingrer f. Eks. over til Styrbord. Dyrene paa bagbords Side springer saa op paa Lugen, men med for megen Fart paa ramler de imod nogle af Dyrene, der er blevet oppe fra sidste Omgang, saa de halve rasler ned om Styrbord, og naar saa Skibet slingrer den modsatte Vej, gentager det hele sig i omvendt Orden. I al denne Forstyrrelse har vi nok at gøre med at passe paa vore Bunkerluger, for nu er alle de mandlige Passagerer jo anbragt Midtskibs paa Baad- og Brodæk, og selv om de er søsyge, skal de ryge. Kvinder og Børn er anbragt til Tørring paa Maskinens forskellige Ristværk og i Gangene ind til Kahytten, og der sidder de som Sild i en Tønde og vil ikke flytte sig, selv for det allernødvendigste, saa der blev efterhaanden hyggeligt overalt. I Bagbords Kahytsgang paa ca. 1 Meter + 2 Meter var anbragt en halv Snes Kvinder og Børn, som sad paa Hug tæt stuvet sammen.

Nu var det paa Tide at holde Mandtal for at se, om nogen skulde være forsvundet. Vi havde en Slags Supercargo med, som samtidig skulde lave Mad til Passagererne; han havde en Fortegnelse, og efterhaanden med meget Besvær blev de fleste krydset af paa Listen med Undtagelse af et ungt forlovet Par, som var og blev forsvundet. Der blev søgt overalt. Presenningerne over Baaden blev løftet; men det lod til, at vi maatte opføre dem paa Listen over Ofre for Stormen. For at berolige Læserne vil jeg allerede nu meddele, at de dukkede op Onsdag Morgen, da vi var kommet til Ankers paa Progreso Red. Vi havde en ret stor Motorbaad med en rummelig Kahyt. Da Kahytten var laaset, var der ingen, der tænkte paa at undersøge den, og der havde de unge Mennesker opholdt sig under hele Sejladsen.

Mandag Formiddag bestemte vi os for at se at faa nogle af de døde Kreaturer udenbords, da de i den tropiske Hede hurtigt gik i Forraadelse, saa deres Omfang blev det dobbelte af, hvad det var i levende Live. I det haarde Vejr var det umuligt at løfte Bommene, saa Kadaverne maatte trækkes hen mod Midt-

skibs og saa løftes op i en Jolledavid. En særlig slem Fyr laa paa Agterdækket udfor 4 Lugen; men den var det umuligt at faa fat i. Det var, ligesom Familien havde samlet sig om den for at forsvare den; vi maatte lade den ligge, til de levende Dyr var udloset, og da var den i en saadan Forfatning, at jeg ventede, den kunde eksplodere naar som helst. De andre var slemme nok. For at faa dem løftet i Jolledaviden maatte vi slidske dem op af et Par Planker for at klare Gelænderet. Jeg forsøgte at styre Dyret ved at holde fast i begge Horn; men pludselig tog Skibet en voldsom Overhaling. Dyret svingede klar af Planken og klaskede haardt ind mod Gelænderet, saa al Luften gik ud af den, og saa var jeg faktisk besvimet et Øjeblik, saa slem var Stanken.

Paa Fordækket kunde vi faa et Stykke Gelænder ud, og saa kunde Dyrene vippes ud den Vej. Vi havde i Kreaturfarten adopteret Mexicanernes Metode at flytte Dyr paa. En Stok med et tilspidset Søm, der stak ca. 1 Tomme ud i den ene Ende af Stokken. Naar man ser Trækstudene paa Gaderne, har de alle et Stykke blodigt Kød bagi, det er, hvor de altid bliver pirket med Stokken. At saadan et Saar altid er fyldt med Fluor, kan faa det til at kvalme for en almindelig dødelig. Naar vi brugte de Torturinstrumenter ombord, var vi dog altid forsigtige med, hvor haardt vi stak. I den Forbindelse kan jeg nævne, at jeg den næste Morgen kom hen Agter, og paa Dækket ligger et Kreatur og kigger op paa mig, medens det virrede med Hovedet. Jeg opdagede saa, at det var slemt oprevet paa det ene Bagben; men ved nærmere Eftersyn viste det sig, at der var skaaret et stort Stykke Kød ud af det, altsaa simpelthen skaaret ud til Bøf af et levende Dyr af en af de Banditter, vi havde med ombord.

For at komme tilbage til Gelænderet, saa laa der et stort Dyr i Vejen for os; det var ikke død, men heller ikke levende, for vi kunde ikke faa det til at flytte sig hverken med Kæppene eller ved at dreje Halen rundt paa det. Vi kunde ikke komme til at hale det bort for de levende, saa jeg regnede med, at det kun havde nogle faa Minutter tilbage at leve i, hvorfor jeg gav Besked om at vippe det ud. Men jeg fortrød det bitterligt da jeg saa, at det begyndte at svømme rundt i det oprørte Hav, og endnu mere fortrød jeg det, da Mexicanerne opdagede Dyret i Vandet og raabte og skreg Hurra og kaldte andre til, for at de skulde se det morsomme Syn. Og trods Søsyge ventede de troligt paa, at Forestillingen skulde gentage sig; men det skulde jeg vel vogte mig for. Det lykkedes os i Løbet af Mandagen at faa 20 Kreaturer udenbords. Da vi efter det haarde Slid kom ind for at spise til Middag og fik serveret „Oksehalesuppe“, var Hovmesterens Kone, som sad intetanende i København, meget nær ved at blive Enke.

Om Tirsdagen var Vejret bedre; men alligevel blev vi kun af med 20 den Dag, da vi havde længere at slæbe dem og større Vanskeligheder med de onskabsfulde levende.

Endelig ankrede vi paa Progreso Red Onsdag Morgen og gik straks i Gang med at hive Dyr overbord. Nu gik det lettere med Bomme og Spil. Men vi havde kun faaet nogle ganske enkelte over Siden, da det blev observeret fra Land, og Karantænelægens Baad

kom tøffende ud for fuld Fart. I Baaden sad Dr. Hernandez, Karantænelægen — han blev senere dansk Konsul og omgaaende omdøbt til Hernandezen. Han forlangte Udsmidningen standset, indtil Kreaturerne var sprættet op, saa de kunde gaa til Bunds og ikke drev ind paa Kysten længere Vest i og forpestede Luften.

Vi hængte saa Dyrene ud klar af Skibssiden, hvorpaa jeg med en stor Brødkniv surret paa en lang Baadshage gennemhullede dem paa Kryds og tværs; men det hjalp intet, de flød alligevel. Selv om man havde skaaret Ben af og smidt ud, vilde de flyde, saa langt var Gæringsprocessen i hele Kadaveret. Naa, Hajerne gjorde lyst mellem de flydende Kadavere. Man saa f. Eks. et Dyr snurre rundt med alle 4 Ben strittende ud fra Kroppen, næste Gang, det snurrede rundt, var det minus et Ben. Og selv om der var mange Hajer, kunde de ikke klare de 56 Dyr, vi den Dag smed ud. Mange drev ind i Strandkanten Vest for Byen.

Ialt havde vi 96 døde Kreaturer den Rejse af 278. Desuden døde en lille 5 Aars Pige paa Rejsen. Det var rørende at se dem vaage over den lille Pige, som var lagt paa et bredt Brædt, og saa var der af man-

ge Farver Klude lavet forskellige Slags Blomster, som var strøet over den lille, som de tog med sig i Land i Progreso.

En anden Ubehagelighed paa Rejsen var de Millioner af Tæger, de arme Dyr var befængt med. Pludselig mærkede man et grimt Stik, fortrinsvis bag Knæet, hvor Skindet er særlig blødt og tyndt. De Bæster listede ganske forsigtigt op ad Benet, og naar de saa kom ovenfor Knæet, borede de sig pludselig ind i Kødets, saa man maatte tage dem med to Negle og rykke dem ud. Og det kunde man blive ved med hele Dagen.

Selvfølger var der tømret Trug sammen, saa Dyrene kunde faa noget at drikke; men de blev knust sammen med alt det andet Søndag Morgen. Vi prøvede at hjælpe med nogle Spande; men Resultatet var, at nogle enkelte fik for meget Vand, saa de fik Trommesyge og døde af det, og andre døde vel af Mangel paa Vand. Langt de fleste døde dog af Kvæstelser.

Inden vi syntes, at vi var klar af Stanken fra den Rejse, var vi nede og laste Kreaturer igen, og det tog lang Tid, før vi lærte at nyde Oksehaesuppe igen.

P. Jørgensen.

## Danmarks Skibsliste 1944

I 1943 kom der ingen Skibsliste, men nu er Danmarks Skibsliste atter udkommet for 1944, den 50. Udgave, der er afsluttet den 31. December 1943.

Under Hensyn til de ved Udgivelsen herskende Krigsforhold og i Forbindelse hermed Vanskelighederne med at fremskaffe fyldestgørende Oplysninger om et ikke helt ringe Antal danske Skibe er der taget Forbehold med Hensyn til Rigtigheden af de i Listen indeholdte Angivelser. Specielt bemærkes, at Afsnittene Danske Kyst-Signalstationer, Danske Kyst-Radio-stationer, Danske Stormvarsels-Stationer og Engelske Kyst-Signalstationer refererer sig til Forholdene i Aaret 1939, og at Skibsregisterets Afdeling om danske Krigsskibe udviser Forholdene ved Udgangen af 1940 og Afdelingen for de færøske Skibe Forholdene ved Udgangen af Aaret 1939.

Af Regeringsskibe findes der 44 Dampskibe med 24.409 BRT, 48 Motorskibe med 22.583 BRT. og 1

Sejlskib med 44 BRT., ialt 93 Skibe med tilsammen 47.036 BRT. Af Handelsskibe findes 364 Dampskibe med 418.396 BRT., 1633 Motorskibe med 527.449 BRT. og 13 Sejlskibe med 1041 BRT., ialt 2010 Skibe med 946.886 BRT. Af Motorskibene er dog 779 med ialt 31.632 BRT. Fiskefartøjer.

23 Dampskibe med 26.021 BRT. og 94 Motorskibe med 110.538 BRT., ialt 117 Skibe med 136.559 BRT. er forliste, medens 8 Dampskibe med 19.722 BRT. og 12 Motorskibe med 16.632 BRT., ialt 20 Skibe med 36.354 BRT. er solgt til Udlandet. 5 Skibe med ialt 464 BRT. er ophuggede.

I de to Aar er der af Nybygninger her fra Landet tilkommet 5 Dampskibe med 8926 BRT. og 152 Motorskibe med 27.028 BRT. eller ialt 157 Skibe med 35.954 BRT., medens et Motorskib paa 144 BRT. er bygget i Udlandet. Fra Udlandet er indkøbt 2 Dampskibe med 1207 BRT., 4 Motorskibe med 335 BRT. og 1 Sejlskib paa 136 BRT., ialt 7 Skibe med 1678 BRT.

Deles Skibene efter Beskæftigelse, findes der 116 Passagerskibe med 135.178 BRT., 956 Lasteskibe med 750.230 BRT., 845 Fiskefartøjer med 42764 BRT. og af Bugserfartøjer, Bjærgningsfartøjer og andre Fartøjer til særlige Formaal 93 med 18.714 BRT.

Vore tre ældste Skibe, Jagten „Trelholm“, bygget i Troense 1776, Jagten „Anna“, bygget i Marstal 1796, og Jagten „Marie“, bygget i Troense 1812, findes endnu opført i Danmarks Skibsliste.

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

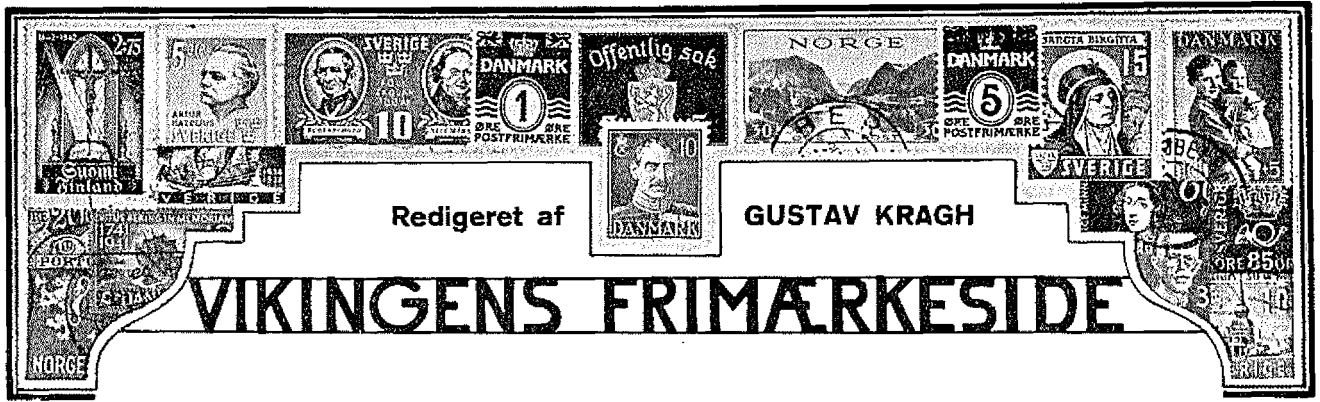
52 Filialer og Kontorer i Provinsen

**HANDELSBANKEN**



A/S DET DANSK-NORSKE  
DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.



## Skandinaviske Nyheder.

**DANMARK.** Det violette 10-Øre Mærke med Rundetaarn vil i Maanedens Løb blive udsendt som provisorisk Røde-Kors Mærke ved Overtryk med Tillægsværdien 5 Øre samt et Kors, rød Farve. Samtidig vil de resterende Frimærker af denne Type blive inddraget.

**SVERIGE.** Den 15. April udkom to Frimærker til Minde om 300-Aarsdagen for Udsendelsen af det første svenske Søkort. Farverne og Værdierne er 5 Øre, grøn, og 60 Øre, rødviolet. Mærkerne kommer i sædvanlig Takning, 5 Øre takket saavel 2- som 3-sidet, 60 Øre 2-sidet (Fig. 1).

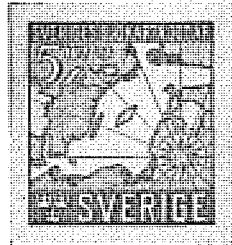


Fig. 1.

De dansk-vestindiske Julemærker er jo steget godt i Pris og vil stadig stige. Det kan derfor anbefales Sam-

## Dansk Vestindiens Julemærker.

(Fortsat)

I 1913 havde Julemærkerne et Billede af Kronprins Frederik, Fig. 2. Farven var blaa og sort paa hvidt Papir.

Det stilfulde Julemærke for 1914 viser i blaa-



Fig. 2.



Fig. 3.

violette og orange Farver Motivet „Solnedgang over Havet“, Fig. 3.

I 1915 er Mærket forsynet med Kong Christian den Tiendes Billede i Farverne blaa, gul, grøn og sort. Mærkerne for disse tre Aar koster i Aar alle, saavel ustemplede som stemplede, Kr. 0,50.

Vestindiens sidste Julemærke, det enkle, men smukke med Stjernebilledet Sydkorset, blaat paa hvidt Papir, koster henholdsvis Kr. 0,75 og 0,60.



Fig. 4.



Fig. 5.

lere at anskaffe disse Mærker nu, da de dog kan faas til nogenlunde rimelige Priser.

## Dansk-Vestindiens saakaldte »Ingolf«-Frimærker.

Om de tre i 1905 udsendte Frimærker, 1, 2 og 5 Fr. med Billedet af et Skib, har der i den senere Tid været skrevet i den filatelistiske Presse.

AFA-Katalogen kalder Skibet for Krydseren „Ingolf“, STANDARD for Postbaaden „Ingolf“, men lige gale er begge Betegnelser. Et Billede af Skonnerten „Ingolf“ ses, som jeg omtalte paa forrige Frimærkeside, paa det dansk-vestindiske Julemærke for 1909, og det er givet, at det Skib, de tre Franc-Mærker er pyntet med, absolut ikke er „Ingolf“. De andre tre Orlogsskibe af den afbildede Type, der har været Stationskibe ved Øerne, er Krydserfregatten „Fyen“ og Skrueskonnerterne „St. Thomas“ og „Diana“. At Billedet ikke skal forestille „Fyen“ er lige saa afgjort. „Diana“ kan det heller ikke være, da dennes Rejsning hældede langt mere agter over. „St. Thomas“ havde to Skorstone — det kan det tegnede Skib ogsaa have, idet den forreste kan være skjult bag Fokken, men „St. Thomas“'s Stævn var lodret, saa heller ikke dette Skib skal Billedet forestille. Saa er der kun een Mulighed tilbage — Billedet er et Fantasibillede af en dansk Orlogsmænd.

Husk at forny Deres Abonnement



# En udmærket

## og interessant Bog for Søfarere!

Ejnar Munksgaards Forlag

R. Tving: »Træk af Grønlandsfartens Historie«. Kr. 12.—

SOM Nummer XIII af „Det Grønlandske Selskabs Skrifter“ udkommer denne Bog, der er skrevet af Skibsinspektør i Grønlands Styrelse, Kaptajn R. K. Tving.

Bogen, som man hurtigt ser er skrevet friskt og interessant af en Fagmand, er for en Del af Stoffets Vedkommende bygget over afdøde Skibsinspektør, Kaptajn V. Thorsens efterladte Optegnelser om Grønlands Besejling — et Arbejde, som denne kyndige og paa sit Felt meget erfarne Mand desværre kun delvis fik samlet sammen, idet han døde i 1939. Forfatteren har klogeligt ladet det efterladte Manuskript danne et Afsnit for sig under Navnet „Skibsinspektør V. Thorsens Optegnelser“. Denne Skildring, med udførlige Lister over Skibene, over Førernes Navne og Funktionstid samt Oplysninger om Sejladsen og Skibenes Skæbne, fylder 67 Sider, Resten af Bogens 224 Sider er Forfatterens eget Arbejde.

Kaptajn Tving indleder Bogen med et Forord, fortæller derefter om „Rejser til Grønland i Nordbotiden“ og om „Grønlands Genopdagelse“ — et meget interessant og for de fleste Læsere vist ukendt Emne. Efter V. Thorsens ovenfor omtalte Afsnit fortsætter Forfatteren saa med en fornøjelig og underholdende Beretning om Skibsforlis paa Grønland“, og man læser denne brillante Skildring med stor Interesse og undrer sig over, at Virkeligheden saa ofte er langt mere rig paa spændende Oplevelser end de Fortællinger, Forfatteren har fantaseret sig til.

Efter et Afsnit „Lidt af hvert“ og nogle udførlige Oplysninger om „Besejlingen af Arsukfjorden og Ivigtut“, behandler Forfatteren under „Maskinernes Tidsalder“ Dampskibenes Tid i Grønlandsfarten — ogsaa et fortrinligt og meget udførligt Afsnit om vore Dages Grønlandsskibe, der er ført frem til 1942.

Bogens sidste Afsnit hedder „Anekdoter fra Grønlandsfarten“ og er en virkelig fornøjelig Afslutning paa den velskrevne og underholdende Bog — et Afsnit, som det sikkert vil glæde „Vikingen“s Læsere at stifte nærmere Bekendtskab med.

Bogen vil være en velkommen Gave til enhver Søens Mand. Den er illustreret med gode Billeder feter Malerier og Fotografier og er trykt med smukke Typer paa smukt Papir.

Nedenstaaende bringer vi et Afsnit af Bogen.

Det er en Kenlsgerning, at Barometret spillede en lang større Rolle for de tidligere Sejlskibsnavigatorer, end det gør for Nutidssøfolk. Dette var ganske naturligt, da lidt Forhaandsviden om, hvad Vejret vilde blive, var af langt større Betydning i Sejlskibe end i maskindrevne Fartøjer. Dertil kommer, at Barometret i Tiden før Radioen og dens Vejrmeldinger var det eneste Middel, man havde til at faa Fæften af kommende Vejrförändringer, naar man da ser bort fra

Skipperens Gigt og lignende Fænomener hos visse Vejrprofeter.

Den stærke Interesse, som enhver Sejlskibsskipper nærrede for sit Barometer, førte en Gang til en pudsig Episode om Bord i Briggen „Hvalfisken“, der var paa Hjemrejse fra Grønland. Skibet var naaet ud i Atlanterhavet og lænsede hjemad for en pæn jævn Vestenvind. Af gammel Vane bankede Skipperen paa Barometret, da han gik forbi, og til hans Forbavselse viste Naalen et lille Fald. Det var egentlig uforstaaeligt, for Vejret saa overmaade stabilt ud, men med sin indgroede Tillid til Barometret undlod Skipperen ikke at banke let paa det, hver Gang han i Dagens Løb kom i Nærheden, og hver Gang konstaterede han en lille Nedgang. Da han nu engang stolede mere paa Instrumentet end paa sin personlige Opfattelse af Vejrudsigterne, blev Resultatet, at han fandt det raadeligst at lægge Skuden for smaa Sejl inden Natten, selv om det i Grunden var ærgerlig at spille den gode Lejlighed. Men saadan et stadig faldende Barometer var jo Tegn paa, at noget daarligt var i Vente. Næste Morgen var Vejret fremdeles fint, men Barometret faldt endnu, og det blev det ved med baade den og den følgende Dag. I Følge Overleveringen luntede Briggen stadig af for smaa Sejl, indtil Skipperen den tredje Dag opdagede, at Viseren paa Barometret var løs. Han sprang op paa Dækket, beordrede alle Sejl sat og bandede som en Hedning over at have spildt 3 Dages god Vind for et defekt Barometers Skyld. Om en anden gammel Skipper fortælles det, at hans Vandringer Dagen lang var ad en ganske bestemt Rute. Han gik ned i Kahytten og tog sig en Snaps, derfra gik han op paa Dækket for at skylle efter med en Slurk Øl fra det Anker, der havde sin Plads ved Agterlugen, og saa gik han ned i Kahytten igen, tog sig en Skraa og bankede paa Barometret. Lidt efter gentoges den samme Rute, og saadan gik Dagen godt og fornøjeligt, efter Sigende dog ikke uden at sætte sig Spor i Skipperens Gangart.

Skønt der selvfølgelig i Grønlandsfarten ofte blev sejlet godt og dristigt og gjort pæne Rejser, naar Vind og Vejr tillod, saa var der dog enkelte Skippere, der i lidt for høj Grad hyldede Principet „safety first“. Om en af disse fortælles det, at han hver Aften uden Hensyn til, hvor fint Vejret var, lagde Skuden for rebede Merssejl for, som han sagde: „Saa ligger hun saa roligt for Natten!“ Men det var i en Periode, da et Skib ikke altid naaede at fuldføre sin Rejse paa eet Aar. Naa, det fik saa være. Vejen var jo lang, og Vind, Vejr og Is ofte kontrære. Men naar man hører om en Fartøjsfører fra Godthaab, der ikke fik gennemført sin Sommertur til Fiskænasset uden at se sig nødsaget til at overvintre der, saa studser man jo lidt. Ikk desmindre skal det være en Kendsgerning.

En medvirkende Aarsag til de lange Rejser var sik-

kert den Skik, at Skibene selv, medens de laa ved Kolonierne, sendte Fartøjer ud til Udstederne for at hente Returlast. Selv om manglende Togtefartøjer ved Kolonierne maa formodes at være en af Grundene til denne Skik, har dog Skibsbesætningerne og i Særdeleshed Førerne været stærkt interesseret deri, da det gav dem en Lejlighed til at drive privat Opkøb af ikke monopoliserede Varer. Det maa formodes, at dette har været en fuldtud legitim om end efter vore Begreber noget uheldig Sædvane, der let kunde føre til Misbrug.

Afdøde Direktør Daugaard-Jensen fortalte om en Episode fra disse Tider, da Skipperne altid bar en højtidelig og værdig Paaklædning bestaaende af Skødefrakke og høj Hat. Efter veludført Rejse spadserede en saadan velklædt Skipper over Pladsen for fra sit Skib at begive sig hjemad. Da han skulde gaa ud af Porten, var der en af den kgl. Handels højeste Embedsmænd, der opdagede noget usædvanligt ved Skipperens Paaklædning og kaldte paa ham. Skipperen standsede, og vedkommende Embedsmand gik hen til ham og sagde: „De maa hellere hejse de Ræveskind lidt højere op under Frakken, Kaptajn, Halerne hænger nedenfor Frakkeskøderne.“ I den godmodige Maade, Sagen blev taget paa, ligger sikkert et Tegn paa, at et Tilfælde af Brud paa Bestemmelserne som dette kun var den Undtagelse, der bekræfter Reglen — den Regel, at Handelens Monopolrettigheder blev strengt respekteret dengang som nu. Overtrædelse heraf er yderst sjælden, men plejer, naar det en enkelt Gang sker, at blive behandlet haandfast og uden nogen Blødsødenhed, hvilket er fuldtud korrekt, selv om man maaske nok kan være tilbøjelig til at trække lidt paa Skuldrene, naar man hører om en lille Hændelse, der skete for en Del Aar siden. En Matros i et af Skibene havde paa Aarets sidste Rejse købt og medbragt en lille Fustage saltet Laks fra Grønland. Synderen var nok paa det rene med, at han var i Færd med at begaa noget ulovligt, men tænkte vel, at de Par Laks kun var en Bagatel for Handelen, men en kærkommen Lækkerbidsken for ham og Familien i de kommende Vintermaaneder. Og saa vilde Tilfældet dog, at Laksene skulde gaa i den gale Hals. En medskyldig Kollega var en Aften gaaet udenfor Plankeværket ved Færgetrappen for efter Aftale at tage mod den lille Bøtte, naar Ejermanen rakte den over. Men uheldigvis for Foretagendet kom Handelens Fuldmægtig netop for at tage med Færgen over, saa den medskyldige tog Benene paa Nakken. Det vidste Manden indenfor Plankeværket ikke noget om. I god Tro rakte han Smuggodset over, og det blev pligtskyldigt modtaget af Fuldmægtigen, som saa rolig ventede, til Synderen selv dukkede op. Han blev meget lang i Ansigtet, da han saa sin „Medarbejder“, som nu under „Eskorte“ lod ham bære Bøtten op til Porten og aflevere den til Vagten. Dagen efter udeblev Matrosen fra sit Arbejde — syg af Ærgrelse. For Resten slap han med Konfiskation af Laksebøtten.

De store Isfjelde, man møder i de grønlandske Fjorde og Farvande, er i sigtbart Vejr et betagende skønt Skue. Naar Solen spiller i de blændende hvide Flader, mens Spidser og Uregelmæssigheder i alle tænkelige Former danner Skyggespil i skiftende Nuancer, er Isen et Syn, man ikke kan blive træt af at beundre.

Helt anderledes stiller Sagen sig set med Søfolks

Øjne, naar Taagen lægger sig tæt og graa over Hav og Kyst. Fra at være en Skønhedsaaenbaring forvandles Isfjældene til en alvorlig Trusel, der tavs og lurende venter paa at bringe Ødelæggelse og Forlis til de Skibe, der vover at krydse deres Vej. Taagen er desværre en saa hyppig Sommergæst i de grønlandske Farvande, at enhver af de grønlandske Søfarende vil kunne tænke tilbage paa et Utal af Timer tilbragt med anspændt Stirren ud i Taagens graa Masse, lyttende for at opfange den mindste Lyd af Vandets Klukken ved Isens Fod eller det svage Ekko fra Isfjældt af Taagesignalet uhyggespredende Varselslyd. Hvor ofte har vi ikke set disse spøgelsesvide Kolosser glide tavse og dystre forbi Skibssiden, naar Skuden famlende forsøgte at gøre blot en lille Smule Fart fremad mod Maalet trods Taagen, der laa tæt og klam overalt. Eller endnu uhyggeligere — set de vage ubetydelige Konturer af et Isfjæld gennem en Rift i Snestormens tætte, ustandseligt faldende Tæppe. Uhyggeligere fordi Skibet laa underdrejet og berøvet sin vante Manøvre- evne, saa man drev for Stormen ude af Stand til at gøre hverken fra eller til, hvis et Isfjæld pludselig skimtedes tæt i Læ gennem Sneens Slør og Efteraarsnattens Mørke. Og saa er det dog kun faa af os, der har oplevet, at det trods al Paapasselighed gik galt. Det er heldigvis kun sjældent sket, at Skibene er kommet i virkelig farlig Kontakt med Iskolosserne.

Et lille Tilløb til en Katastrofe skete for M/S „Disko“ en Sommernat paa Umanaksfjorden. Som Tilfældet ofte kan være, laa Taagen tyk og uigennemsigtig over Fjorden, medens Luften var fuldkommen stille. Ikke et Vindpust var der til at flænge Rifter i Taagen, hvis Uigennemsigthed blev endnu mere fuldstændig paa Grund af Sensommernattens Halvlys. I Følge Beretningen gled „Disko“ varsomt og forsigtigt, afbrudt af hyppige Stop, udefter paa Fjorden, da Toppen af et Isfjæld pludselig kom til Syne over den lavthængende Taage. et saa ud, som om Isfjældet allerede hang inde over „Disko“s Stævn. Udkigsmanden varskoede og løb for Livet agterud. Et „Fuld Kraft Bak“ paa Maskintelegrafren syntes ude af Stand til at afværge, hvad der tegnede til at blive en virkelig stor Katastrofe. Uhjælpeligt gled Skibet nærmere, skurede med sin Stævnbund op ad Isfjældets brede Fod og satte endelig Boven saa blidt, men bestemt mod Fjældets Side, at Bagbords Anker med sit Klyds blev trykket ind under Bakken. Skibet var fuldt af Passagerer hvoriblandt en Rigsdagsdelegation. Paa et Øjeblik vrimlede Dækket af disse mange Mennesker, der i Uvished om, hvad der var sket, var revet ud af deres første søde Aftenblund. Kun een Passager havde saa godt et Sovehjerte, at han fortsatte sin Søvn til den lyse Morgen uden at ane, at der var sket noget. Jo, endnu en Mand var lidt sent paa Færde; det var Koksmaten, som søvndrukken tumlede ud paa Dækket, da det forlængst var konstateret, at ingen alvorlig Skade var sket. Han spurgte i forvirrede Vendinger Førstemester, om der var Fare paa Færde. „Ja,“ svarede Mester, „hvis De ikke skynder Dem ind til Køjs igen, er der Fare for, at de kommer til at lave Kaffe til alle Mand.“

Dette er kun en af mange smaa muntre Anekdoter fra det lykkelige Havari, hvor alt endte godt. En anden Fortælling omtaler en ung Dames resolute og beroligende Svar til en ældre nervøs mandlig Medpassa-

ger. Den unge Dame naaede tidlig og velpaaklædt op paa Promenade-dækket, hvor Redningsbaadene var ved at blive gjort klar. En noget desorienteret Herre kom lidt efter færende op i Natdragt og med Benklæderne i Haanden. „Hvad skal jeg gøre?“ spurgte han forfjamsket. „De skal tage Bukserne paa,“ svarede den unge Dame koldblodigt.

Om een befippet Passager fortælles det, at han i Skyndingen havde glemt at faa sin Redningsvest med. Han løb derfor hen til en Teaktræskasse mærket „Redningsbælter“, aabnede Laaget og saa, at Kassen var fuld af Tilbehør til Falderebstrappen, og øverst laa nogle tunge Jernsceptre. En sorgløs Medpassager, som saa det, sagde grinende: „Tag et Par Stykker, saa gaar det hurtiger, saa gaar det hurtigere!“

Flere lignende pudsige Episoder fortælles der om. Alle var de skabt af den pinlige og uventede Situation, der saa hurtigt afløstes af Lettelse, da det konstateredes, at der ingen Fare var for Skib eller Folk. Kun den Fare, der truede Koksmaten, blev til Virkelighed; man maatte lave ekstra Kaffe til alle ombordværende.

Et Eksempel paa en Skibsførers koldblodige og beroligende Adfærd under en uventet Situation fortælles der om fra Verdenskrigens Tid. Skibet befandt sig i det østlige Atlanterhav. Kaptajn og Passagerer sad ved Frokostbordet, da en Matros kom styrtende ned i Salonen og fortalte Kaptajnen, at en engelsk Hjælpekrydser nærmede sig og skød Varselsskud for Boven af Grønlandsfareren. Ganske uanfægtet svarede Kaptajnen: „Saa luk Skylightet, saa vi ikke faar det Griseri i Maden.“

Om en anden Kaptajn fortælles det, at han under en Havnemanøvre fik en Trosse i Skruen paa Grund af manglende Paapassenhed fra 2. Styrmands Side. Uden at give ondt af sig, men med bidende Ironi spurgte Kaptajnen Styrmanden: „De vidste maaske ikke, at Skibet havde en Skrue i denne Ende?“ Det skal tilføjes, at det at faa en Trosse i Skruen er højst ubehageligt og nok kan begrunde en skarp Bemærkning til den arme Synder, der har Skyløen.

I de smaa Sejlskibe var Pladsen knap og Muligheden for et af andre ubemærket Privatliv meget smaa. Paa de lange Rejser op til Grønland, som kunde være Maaneder, lærte de ombordværende efterhaanden hverandre grundigt at kende, til Tider alt for godt. Den Irritation, som saa let opstaar, hvor Mennesker i lange ensformige Perioder tvinges alt for nær ind paa Livet af andre, har man næppe altid kunnet undgaa paa Sejlskibsrejserne. Et lille harmløst Eksempel findes i Historien om et ungt Ægtepar, der gjorde Rejsen til Grønland som Passagerer i et Sejlskib. Deres Kahyt laa op til Kaptajnens Soverum, og denne havde det meste af Rejsen følt sig irriteret over at høre Ægteparrets Samtale om Aftenen, naar han gerne vilde sove. I saadan et lille Skib var der saa lydt, at alt,



*Grønlandsskipperer diskuterer.*

*De tre Mænd med høje Hatte er Skibsførere fra omkring 1845.*

hvad der blev sagt i Nabokahytten, kunde høres.

En Aften var Skipperen særlig irriteret og længtes efter sin Søvn. Ægteparret havde den Dag haft en lille Kurre paa Traaden, og om Aftenen forsøgte den unge Frue at faa denne lille Uoverensstemmelse glattet ud og Freden genoprettet. Men Manden var stædig og surmulede og var ikke tilbøjelig til at lade sig forsones. Mens Skipperen laa i sin Køje tavs og ærgerlig over det Snakkeri, hørte han den unge Frue sige: „Kys mig nu, Hans, og lad saa det være glemt.“ Nu brølede Skipperen arrigt inde fra sit Lukaf: „Saa kys hende da for Pokker og lad os faa Nattero!“ Om Hans parerede Ordre vides ikke, men Ro blev der.

Naturligvis var Passagererne som oftest et meget oplivende Element i den ensformige Skibstilværelse. At Rejsen ogsaa for dem var en Oplevelse, er der ingen Tvivl om, selv om det undertiden, naar Havets Guder var i daarligt Humør, kunde være en ubehagelig Oplevelse.

Værst er det vel forøvrigt for dem, der bliver tilbage og ser nære Paarørende drage af Sted. At Bekymringerne i nogen Grad kan komme paa tværs af Logikken, viser følgende lille Hændelse.

En Moder fulgte med Skibet til Helsingør for at tilbringe de sidste Timer sammen med sin Datter, som for første Gang rejste ud. I Øresund fik Skibet et mindre Fartøj paa Siden for fra dette at modtage nogle faa Tons Sprængstoffer. Da den bekymrede Moder hørte, at der skulde 4000 kg Dynamit med Skibet, udbrød hun: „Saa vil jeg da ikke haabe, at Dynamitten bliver anbragt i samme Side, som min Datter har Kahyt.“

Naar de første Dage af Rejsen er overstaaet, og Passagererne til en vis Grad er blevet „akklimatiseret“ om Bord, begynder ogsaa Humøret at udfoldes. Grønlandsrejser tager endnu saa lang Tid, at der er Lejlighed til at leve sig ind i Skibets Rutine, lære de med-

rejsende at kende og finde paa gale, barnlige Streger, naar Ensformigheden bliver for stor. Mer eller mindre uskyldig Spøg praktiseres til Fornøjelse for Deltagerne og Ærgrelse for Ofrene. Blandt de mere almindelige og „banale Forlystelser“ kan nævnes Sammensyning af Natdragter eller andre Beklædningsgenstande, Anbringelse af Ting i Køjen beregnet paa at forskrække eller irritere. Til Eksempel cirkulerede en Gang et Stykke gammel Ost fra Køje til Køje nødtørftigt indsvøbt i et lille Stykke Gaze og anbragt i Pudebetrækket eller lignende. En uniformsglad Herre fandt en Aften sin Pyjamas forsynet med Tuborgetiketter som Skulderdistinktioner og spraglede Cigarbaand om Ærmerne.

Et muntert Puds spillede Medpassagerer en ældre gemytlig Herre, i hvis Kahyt man slap en hvid Høne løs. Manden, der ikke ved sin Livsførelse havde Grund til at frygte deliristiske Syner, gik ind paa Spøgen og tilkaldte andre Passagerer for at høre, og disse ogsaa kunde se Hønen, men det var der ingen, der kunde. Saa tilkaldte man Skibets joviale Maskinmester, der ogsaa erklærede, at han ingen Høne kunde se, men tilføjede, at hvis han fik et Par Glas af Mandens gode Cognac, var der jo Mulighed for, at han fik Øje paa den. Saa maatte Doktoren frem med sin fine Cognac, og efter et Par gode Smagsprøver erklærede Mester, at nu kunde han ogsaa se Hønen, der stadig spankulerede rundt i Doktorens Kahyt.

Trangen til Adspredelse er stor i den Drivertilværelse, det i Almindelighed maa siges at være at rejse som Passager paa en længere Sørejse. Men Opfindsomheden holder ofte Maal med Trangen og giver sig undertiden pudsige Udslag.

Paa en Rejse, hvor et Skib var fuldt af Passagerer, hvoraf mange yngre ugifte Mennesker, gik de fleste af disse rundt med en utilfredsstillet Længsel efter festlige Aftener med Dans og Ekstraforplejning. Skipperen var imidlertid ikke tilbøjelig til at arrangere noget, naar der ikke var en særlig Anledning. Men saa fandt de unge Mennesker paa at lave en Anledning. Man stak Hovederne sammen og fandt uden Vanskeligheder en Dame og Herre, der var villige til at „ofre sig“ for den fælles Sag ved at forlove sig — for en Aften. En eputation underrettede Skipperen om det lykkelige Pars Forlovelse — uden at oplyse om Tidsbegrænsningen — og fik Tilsagn om, at Begivenheden skulde blive behørigt fejret og Forlovelsen deklareret ved en Fest samme Aften. Det skete ogsaa paa en vellykket og fornøjelig Maade. Men Dagen efter var der igen et Par, som bekendtgjorde deres Forlovelse, og for ikke at gøre Forskel, maatte Skipperen igen give en Fest. Men da det tredje Par efter nogle Dages Forløb meldte sig, blev Skipperen mistænksom og besluttede at undersøge Sagen lidt nærmere. Han fik opnuset, at der var dannet et helt lille Komplot mellem de Unge. Forlovelserne var indgaaet „för Tilfallet“ og gjaldt kun, til Hensigten var naaet — at faa en munter Aften. Da Kaptajnen kom under Vejr med at være blevet taget ved Næsen, svor han en drøj Skipped paa, at herefter vilde han kun holde Forlovelsesfest for de Par, der dokumenterede deres reelle Hensigter ved at kysse hinanden i hans Paasyn. Det svækkede Lysten til at „ofre sig“, og dermed var den „Fidus“ ødelagt.

Livet om Bord paa den lange Tur til Grønland

kunde, som det ses, lyde paa adskillige muntre Opleveluser. I et enkelt af de nyere Skibe kunde Antallet af ombordværende Personer nærme sig stærkt Hundredtallet paa travle Sommerrejser, og da Flertallet havde alt for megen Tid til Raadighed, var Opfindsomheden frodig, naar det gjaldt at finde paa Adspredelser. Undertiden har der været udgivet en lokal Skibsavis, naar der om Bord var Personer med Lyst og Evne til at behandle Skibsoplevelserne i munter Poesi og Prosa. De smaa daglige Hændelser, der i det i sig selv ensformige Skibsliv voksede til Begivenheder af Format, afgav som oftest rigeligt Stof til en Skibsavis til lejlighedsvis Supplering af den daglige Radioavis, og det maa siges, at de forskellige Blade altid gjorde velfortjent Lykke. Desuden blev der ofte dannet Sangkor, Amatørørkestre eller startet Fortællerkonkurrencer om Rejsens bedste Vits eller morsomme Historie, og mange andre Paafund har ydet deres Bidrag til at gøre Rejsen til en fornøjelig Oplevelse for Deltagerne.

Fra de talrige Rejser gennem Aarene er der naturligtvis endnu et Utal af muntre Anekdoter. De fleste Grønlandsrejsende vilde være i Stand til at yde deres Bidrag af glade Minder, men da disse strengt taget falder lidt uden for Bogens Opgave, vil det sikkert være rigtigt at nøjes med foranstaaende lille beskedne Udpluk, hvis Formaal har været dels at virke som en lille let Afslutning paa tørre Fakta, dels at vise et lille Glimt af Livet om Bord, som det har formet sig for de Mennesker, der har været saa lykkelige at gæste det store hvide Land ved Polhavet.

*En meget smuk*

*Chanty-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

Vikingens Ekspedition,  
Gl. Mønt 39 København K.

Tlf. Central 9822 — Byen 8040

SOM tidligere hentydet og som det ogsaa klart fremgaar af Beretningerne om John Avery og Edward Teach, var Sørøver-Uvæsenet, som havde sit Arnested i Vestindien, efter Udgangen af det syttende Aarhundrede, ikke længere udelukkende rettet mod Spanierne og det spanske Kolonirige. Disse Havenes Gangstere var herefter en Svøbe for alle Nationer til Lands og til Vands uden Hensyn til Nationalitet, og de huserede med en Dristighed og Grusomhed, der ikke stod tilbage for de første Buccanerers fanatiske og desperate Krig mod Spanierne.

En af de dristigste og frækste Bedrifter, som i det attende Aarhundrede blev udøvet af Sørøvere, var Kaptajn Howell Davis' Angreb paa Fort Gambia paa Guinea-Kysten.

Howell Davis var som Søn af en hæderlig Skibsbygger født og opdraget ved Pembroke-Dok i Wales, og han var udset til engang frem i Tiden at overtage Faderens Virksomhed. Men efter udstaaet Læretid var Skibsbyggeri ikke nok for den unge og eventyrlystne Howell; han vilde ogsaa sejle med Skibene, og en skønne Dag gik han til Søs. De traf sig imidlertid saa uheldigt for ham, at Skibet, som han var forhyret med, blev opbragt af den tidligere omtalte Sørøver, Kaptajn England, og for at undgaa Marooning traf Howell Davis det samme Valg, som Kaptajn England selv i sin Tid havde set sin Fordel ved, og lod sig optage blandt Sørøverskibets Besætning.

Under Kaptajn England fik Howell Davis nu sit første Indblik i Sørøverhaandteringen. Det er tænkeligt, at Professionen paa daværende Tidspunkt trods alt ikke har tiltalt ham; thi da Kaptajn England kort efter anløb Sørøver-Reden New Providence, deserterede Howell. Derefter vendte han en Tid lang tilbage til et hæderligt Sømandsliv og en upaaagtet Tilværelse, indtil han flere Aar efter igen dukker op i Historien som Styrmand med den engelske Guineafarer „Essex“, som sejlede i Slavefart.

Da dette Slaveskib paa en Tilbagerejse fra Vestindien befandt sig i Nærheden af Martinique, udbød der Mytteri om Bord. Howell Davis var Hovedmanden i dette, og hele Skibets underordnede Besætning havde sluttet op om ham. I Nattens Mulm og Mørke overmadede de Kaptajnen, smed ham ned i en Baad og satte ham i Drift, og efter at de saaledes paa en nem Maade havde gjort sig til Herre over Skibet, besluttede de intet mindre end at føre Krig

# Historiske Sørøvere

XVI.

Filbustere og Maroonere — Ved Oscar Jensen

## Howell Davis

mende maatte Howel Davis selv prente deres Navne, mens Analfabeterne samtidig kunde nøjes med at røre ved Pennen. Da disse og andre mindre væsnelige Formaliteter var overstaaet, blev Skibets Navn forandret til „The Hunter“.

Davis foretog nu et længere Krydstogt i de vestindiske Farvande, og herunder angreb han og udplyndrede flere mindre Skibe. Men ud over en rigelig Supplering af sin Proviantbeholdning og en Del Sejl og Tovværk faldt der dog ikke noget særligt værdifuldt Bytte i Hænderne paa ham under disse hans første selvstændige Forsøg i den skidne Haandtering. Derimod forøgede han under dette Togt sit Mandskab med en Del misfornøjede Subjekter blandt de udplyndrede Skibes Besætninger, som beredvilligt lod sig lokke af hans gyldne Løfter; og i Haab om at finde et mere indbringende Operationsfelt østpaa, satte han med 70 Mand under sin Kommando Kurs mod de Kapverdiske Øer. Undervejs hertil fik han imidlertid den dristige Ide at forsøge et Angreb paa Fort Gambia, hvor han under sine tidligere Ophold paa Guinea-Kysten havde hørt, at der altid opbevaredes store Pengesummer.

Efter Samraad med sin Næstkommanderende, Bartholomew Roberts — en snarraadig, dristig og beslutsom Sømand, der under Oprøret mod Slaveskibets Kaptajn havde været særlig aktiv, ændrede Davis „The Hunter“s Kurs mod Floden Gambia's Munding, hvor det engelske Flag vajede over Fortet af samme Navn.

Distancen mellem Idéens Fødested og Maalet for dens Udførelse var ikke særlig lang og blev hurtigt udsejlet. Men før „The Hunter“ naaede saa nær ind

mod hele Verden — deres eget Fædreland indbefattet. Under et øjeblikkelig afholdt Skibsraad over en Gryde stærk Grog blev Howell Davis enstemmigt valgt til deres Anfører, og som Kaptajn stillede han straks visse Betingelser. Blandt andet opsatte han et Dokument, hvori Mandskabet tilsagde ham blind Lydighed i et og alt, og han forlangte hver enkelt Mands Underskrift herpaa. Men kun faa af dem var bevandret i Skrivekunsten, og for disses Vedkom-



Fort Gambia paa Guinea-Kysten. (Efter Stik fra 1727.)

til Fortet, at Enkelthederne om Bord kunde skelnes inde fra Land, havde Kaptajn Davis beordret Størstedelen af sit Mandskab under Dæk. Undtaget herfra var kun de faa, som var nødvendige til at manøvrere Skibet, og med en saa tilsyneladende faatallig Besætning — set inde fra Land — maatte dette ganske sikkert blive antaget for et almindeligt Handelsskib.

Davis løb saa klods ind under Fortet, som Omstændighederne tillod, og han gik til Ankers i en Kabel-længdes Afstand fra en lille Skonnert, som laa og ventede paa at faa sit Lastrum fyldt med „sort Elfenben“ — Slaver. „The Hunter“s Anker var aldrig saa saare i Bund, før en Baad blev firet i Vandet, og kort efter var Davis ledsaget af sin Næstkommanderende og sin Kok og med Baaden yderligere bemanded med seks Aaregaster paa Vej ind mod Land. Davis selv var iført en Klædning, der kendetegnede ham som en ganske almindelig Koffardikaptajn, og hans Aaregasters Paa-klædning som Koffardimatroses svarede nøje hertil. Derimod havde hans Næstkommanderende og Kokken forklædt sig som velstaaende Købmænd; og under Roturen ind til Land blev alle i Baaden instrueret om, hvad de skulde svare paa de Spørgsmaal, der eventuelt vilde blive rettet til dem.

Ved Landingspladsen blev de modtaget af nogle menige Soldater, som ledsagede Davis og hans to forklædte Fæller op til Fortet, hvor de straks fik Foretræde for Guvernøren. De blev modtaget med afmaalt Høflighed og forklarede, at de kom fra Liverpool og var bestemt for Senegal-Floden, hvor de havde haft til Hensigt at drive Handel med de Indfødte om Gummi og Elefanttænder; men at de var blevet jaget af to portugisiske Kapere, som de kun med Nød og næppe var undsluppet ved at flygte ind under Fort Gambia's Beskyttelse. Og nu da de var her, vilde de ikke have noget imod at forsøge paa at faa det mest mulige ud af en daarlig Forretning. De vilde gerne slaa en Handel af om Slaver, dersom her tilfældig skulde være nogle til Salg.

Paa Guvernørens Spørgsmaal om, hvad Skibets Ladning bestod af, svarede Davis, at Hovedparten var Jern og færdige Metalvarer, hvilket han vidste, der var stor Efterspørgsel efter i dette Omraade af Afrikas Vestkyst; og Guvernøren var ogsaa straks villig til at levere Slaver til Ladningens fulde Værdi. Han spurgte dem derefter ud, om de havde Vin eller anden drikkelig Spiritus om Bord, hvortil Davis forklarede ham, at de havde lidt til eget Brug, men hvad de kunde undvære, stod til Guvernørens Tjeneste. Dette Svar gjorde øjeblikkelig Guvernøren, saa ovenud elskværdig, at han paa staaende Fod inviterede Davis og hans to Ledsagere til at spise til Middag hos sig.

Denne Invitation kom Davis ret tilpas; men han beklagede, at han ikke straks selv kunde være Guvernøren til Selskab, da han som Skibets Kaptajn først maatte om Bord igen og overbevise sig om, at der ikke var noget i Vejen med Forankringen, om Holdebunden var god, og om der var stukket tilstrækkelig Kabel ud paa Ankeret; og desuden var han ogsaa kommet i Tanker om forskellige andre nødvendige Ting, som han havde glemt at give de fornødne Ordre til, inden han lod sig sætte i Land. Men de to Herrer, som ledsagede ham, kunde jo godt blive og gøre Guvernøren Selskab, mens han selv gjorde sig dette lille

Ærinde om Bord. Han vilde bestemt være tilbage inden Middag, og han skulde ogsaa nok huske at medbringe et Par Demijohner med de bedste Drikkevarer, der fandtes om Bord.

Under dette sit første Ophold i Fortet forsøgte Davis irgen Lejlighed til at gøre Iagttagelser vedrørende dettes Indretning og Forsvarsmuligheder. Han indprentede sig nøje enhver nok saa lille Detaille, der havde Berøring med Armeringen, og det undgik naturligvis ikke hans Opmærksomhed, at der ved Indgangen til Fortet var et Skiiderhus, hvor en Skildvagt var posteret. I umiddelbar Nærhed heraf havde han ogsaa fæstnet sig ved en lille, lav Bygning med et Vagtlokale, hvor en Del Soldater opholdt sig, og idet han passerede forbi, bed han særlig Mærke i, at disse Soldaters Musketter stod opstillet i en Pyramide lige inden for den aabenstaaende Dør. Heller ikke Vægdekorationerne i Forhallen til Guvernørens Bolig undgik hans Opmærksomhed, idet han sammen med sine to Fæller og deres tilkommende Vært passerede her igennem; thi disse Dekorationer bestod udelukkende af en Mængde Haandskydevaaben og Sabler, som var sirligt arrangerede.

Ved sin Tilbagekomst til Skibet kaldte Davis straks sit ombordværende Mandskab sammen, og han forsikrede dem, at det inden længe skulde lykkes ham at gøre sig til Herre over Fortet, og at det vilde blive et indbringende Foretagende for dem alle; men han stillede som en absolut Betingelse, at de holdt sig ædru. Han paalagde den Befalingsmand, som han under sin og sin Næstkommanderendes Fraværelse havde overdraget Kommandoen om Bord, at have Opmærksomheden henvendt paa det engelske Flag, der vajede over Fortet, og han instruerede ham om ufortøvet at sende fyrretyve vel bevæbnede Mænd i Land, naar han saa dette Flag blive strøget. Endvidere gav han Ordre til i Mellemtiden at sende en halv Snes Mand om Bord i den lille Skonnert, som laa opankret i Nærheden; og for at forhindre at der blev gjort Alarm, dersom man fra derne skulde bemærke noget mistænkeligt, skulde denne halve Snes Pirater sikre sig Skonnertens Fører og Mandskab og bringe disse om Bord i „The Hunter“.

Efter saaledes at have givet de fornødne Instruksioner for det Mandskab, der foreløbig skulde forblive om Bord, stak Davis fire Pistoler i Bæltet under sin lange Kofte, saa de ikke var synlige, og den samme fordægtige Bevæbning beordrede han for de otte Baadsgaster, der derne Gang skulde ro ham i Land. Saa gik han igen fra Borde, og mens de otte Pirater trak paa Aarerne, forklarede han dem nøje, hvorledes de skulde forholde sig, mens han selv gjorde Guvernøren sin Opvartning: De skulde, saa snart han var vel inde i Fortet, sleatre op mod Bygningen med Vagtlokalet. To af dem skulde underholde sig med Skildvagten, mens Resten gav sig i Snak med Soldaterne inde i Vagtlokalet, og herunder skulde disse sidste nøje passe paa at placere sig imellem Soldaterne og den opstillede Vaabenpyramide. Naar de hørte et Skud blive affyret ud gennem et Vindue i Guvernørens Bolig, skulde en af dem bemægtige sig hele Vaabenpyramiden, mens de øvrige holdt Soldaterne i Skak med deres spændte Pistoler, og samtidig skulde de to Pirater, som underholdt sig med Skildvagten, afvæbne denne og jage ham ind i Vagtlokalet til hans Kammerater, hvorefter de skulde

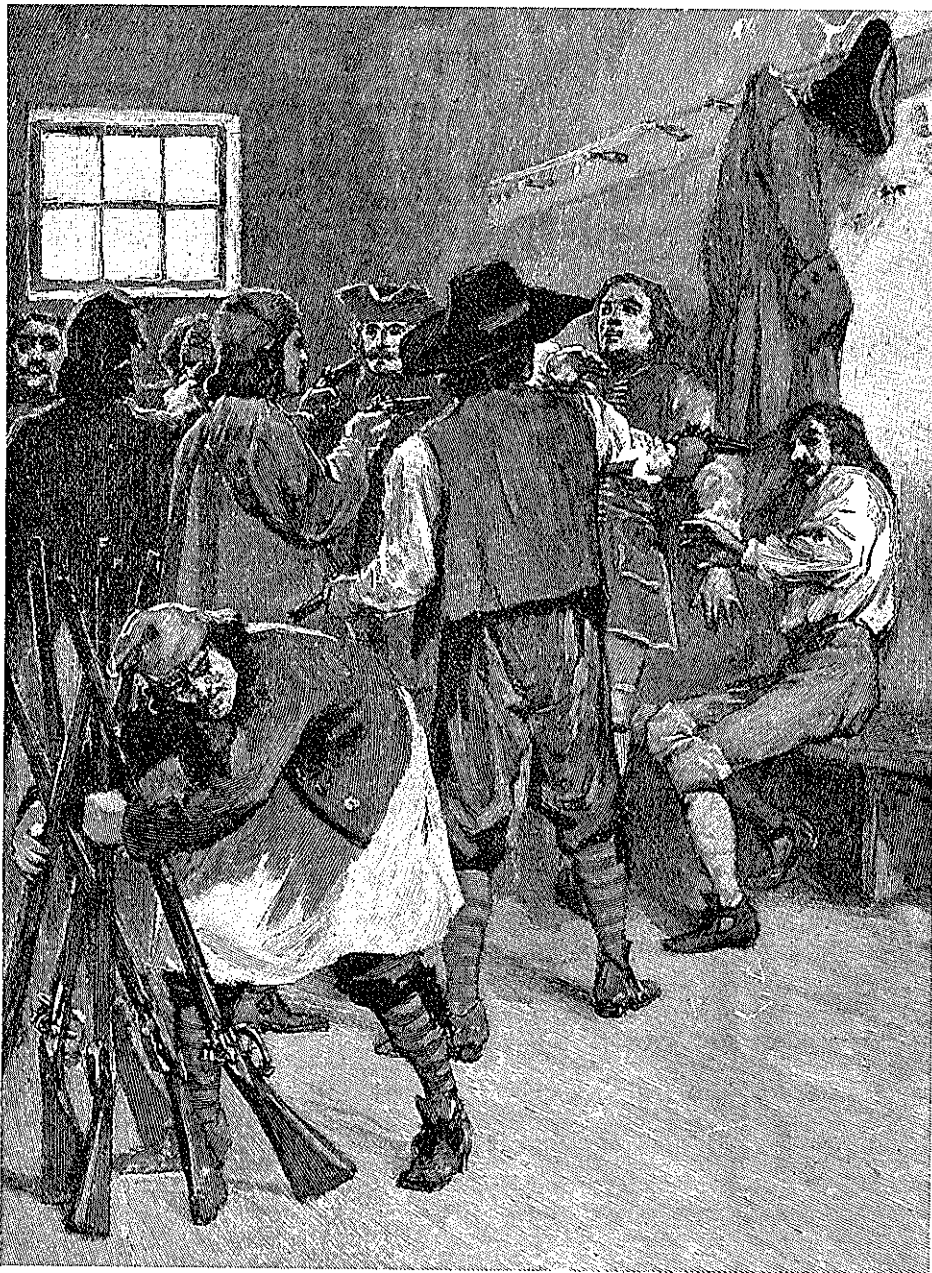
trække sig tilbage, stænge Døren forsvarligt og for en Sikkerheds Skyld efterlade en Mand paa Vagt udenfor, mens de øvrige sporenstregs skulde trænge ind i Fortet og opsøge Davis.

Middagsmaden var endnu ikke færdig, da Davis med en Kurveflaske under hver Arm atter indfandt sig hos Guvernøren, og da denne saa, hvad Gæsten medbragte, fiveslog han straks, at de afkortede Ventetiden ved en Bolle kold Punch, hvilket efter hans Mening vilde give Appetit til Maden. Dette Forslag kunde Davis og hans Fæller naturligvis ikke have noget at indvende imod. Men mens Guvernøren bryggede Punchen, fik Bartholomew Roberts, som under Davis' Fraværelse havde snuset rundt i Lokaliteterne og gjort sine Iagttagelser, Lejlighed til at meddele sin Kaptajn, at der i hele Huset ikke befandt sig andre af Fortets Besætning end Guvernøren selv og en Negerkok, men denne sidste var travlt beskæftiget i sit afsides liggende Køkken. Og da Guvernøren kort efter bød sine Gæster et Velkomstbæger, trak Davis pludselig en Pistol og holdt ham den for Brystet med Opfordring til Overgivelse og Udlevering af de rede Penge og alt, hvad der ellers fandtes af Værdi i Fortet. Nægtede

han dette, eller forsøgte han at sætte sig til Medvæрге og hidkalde Hjælp, vilde han øjeblikkelig være en død Mand.

Denne pludselige Vending i Gæstebudet kom saa overraskende for Guvernøren, at han fuldstændig gik fra Koncepterne. Han lovede at forholde sig passiv og gøre alt, hvad Piraterne forlangte, hvorefter ogsaa han øjeblikkelig blev laaset inde i ene Selskab med sin Punchebolle.

Ude i Forhallen gik de tre Pirater derefter straks i Gang med at bringe Orden i Vægdekorationerne. De pillede alle Skydevaabnene ned og ladede dem, og Davis affyrede derpaa straks en Pistol ud gennem et af Forhallens Vinduer som Signal til de otte Mand, der havde roet ham i Land. Disse udførte planmæssigt og uden Vanskelighed, hvad Davis havde paalagt dem,



*Mens de fem af Piraterne med spændte Pistoler holdt Soldaterne i Skak, bemægtigede den sjette sig Vaaben-Pyramiden.*

hvorefter de med Undtagelse af en Mand paa Post ved Vagtlokalets stængede Dør trængte ind i Fortet og sluttede op om deres Anfører, der straks sendte en af dem op i Fortets Taarn med Ordre til at stryge Flaget. Denne Ordre var aldrig saa saare udført, før „The Hunter“s største Baad propfyldt med til Tænderne væbnede Pirater var paa Vej ind mod Land. Med denne Forstærkning og uden at forhaste sig eller skabe Forvirring blandt den øvrige Garnison gjorde Davis sig til Herre over Fortet, og hele Affæren kostede ikke nogen af Parterne en Draabe Blod.

For yderligere at forøge sin Besætning og give den større Slagkraft til de vældige Operationer, han allerede i Tankerne saa sig selv udføre, holdt Davis en flammende Tale til de overrumplede Soldater, og han forestillede dem de mægtige Fordele de vilde have ved

at slutte sig til ham. En stor Del af Garnisonens Mandskab laante ogsaa villigt Øre til hans store Ord og lod sig lokke, og disse blev derpaa straks sendt om Bord i „The Hunter“, hvorimod de, der nægtede at følge ham, transporteredes om Bord i den lille Skonnert; og for at forhindre at disse slap bort og eventuelt alarmerede andre Garnisoner langs Kysten, beordrede han, at alle Skonnertens Sejl og alt dens løbende Tovværk skulde bringes om Bord i „The Hunter“.

Sejrsberuste over det heldigt udførte Kup hengav Piraterne sig Resten af Dagen til overgivent Lystighed, men uden Paavirkning af Spiritus. Paa dette Punkt og i dette særlige Tilfælde holdt Davis og hans Næstkommanderende streng Justits. Men de larmede og sang, og Fortets og Piratskibets Kanoner drøned med Mellemrum Dagen lang. Fortet saluterede Piratskibet, og dette hilste igen paa samme Maade. Der var ingen Grund til at spare paa Krudtet; thi den Vare var der nok af i Fortet.

Den paafølgende Dag blev strengt udnyttet til Uplyndring af det erobrede Fort. Men Udbyttet svarede ikke til Davis' Forventninger; thi de kontante Penge, som Guvernøren længere Tid ad Gangen plejede at ligge inde med, var kort forinden sendt til England. Dog fandt de nogle Guldbarrer til en Værdi af henimod et Tusind Pund Sterling og nogle andre kostbare Effekter blandt Guvernørens private Ejendele. Hele Fortets Beholdning af Ammunition og Haandvaaben samt alt andet transportabelt, som faldt i deres Smag, bragte de om Bord i „The Hunter“. For Tilfældet af, at der skulde findes skjulte Beholdninger af Ammunition, som var undgået deres Eftersøgning, fornagled de til Slut paa deres Visit alle Fortets Kanoner og ødelagde de udenom liggende Befæstningsanlæg.

Da Piraterne saaledes havde røvet og demoleret, hvad de kunde overkomme, og netop var i Begreb med at lette Anker for at sejle bort, opdagede de et stort Skib, som for fulde Sejl holdt ned imod dem. De fik hurtigt Ankeret op, kom under Sejl og gjorde klar til at give den uvelkomne Gæst en varm Modtagelse. Men da det fremmede Skib kom nærmere, røg det sorte Flag pludselig til Vejrs paa dets Stortop, og Davis var ikke sen til at vise samme Kulør.

Dette fremmede Sørover-skib viste sig senere at være armeret med 14 Kanoner og var under Kommando af en fransk Pirat ved Navn La Bouse. Det var desuden bemannet med 64 andre Slyngler, hvoraf godt og vel Halvdelen var Franskmand og Resten Negre.

Da La Bouse ude fra Søen havde faaet Davis' Skib i Kikkerten, ventede han i dette at komme over en nem og værdifuld Prise. Stor var derfor hans Ovraskelse, da han kom nærmere og saa „The Hunter“s mange Kanoner og det Mylder af Mandskab, der var i travl Aktivitet ved disse og rundt om paa Skibets Dæk. Han forandrede derefter straks Mening, og fra at være et let overkommeligt Bytte voksede den først formodede Prise i hans Øjne til et engelsk Krigsskib. Da han imidlertid var kommet saa nær ind paa dette, at Flugt maatte lades ude af Betragtning, besluttede han at foretage et desperat Angreb og tage Orlogsmanden ved Entring. Saa gav han sine Ordre og hejste sit sorte Flag, hvorefter al gensidig Misforstaaelse som nævnt blev opklaret.

Begge Skibe satte Baad i Vandet, og efter at de to Sørover-Kaptajner havde udvekslet Hilsner og hyldet hinanden, beklagede La Bouse sig over sit Skib, som var svampet i Bunden og lakkede som en Si. Han trængte i høj Grad til et nyt og bedre, og dersom Davis ikke havde noget at indvende imod det, vilde han foreslaa, at de slog Følge ned langs Kysten, maaske kunde han saa ved Davis' Hjælp komme i Besiddelse af et andet Skib. Davis følte sig øjensynlig smigret ved denne aabenlyse og ligefremme Tiltro til hans Evner og Hjælpsomhed, og han lovede storladent, at det første Skib, han tog, og som var egnet til Formaalet, vilde han overlade La Bouse.

Den første Plads, de anløb, var Sierra Leone, og her observerede de paa lang Afstand et stort Skib, som laa til Ankers i Bugten. „The Hunter“, som var den bedste Sejler, var foran med La Bouse i sit Køl-vand. Det undrede Davis, at denne Ankerligger ikke gjorde Mine til at komme bort; thi dens Fører kunde vel ikke undgaa at finde noget fordægtigt ved to indgaaende Sejlere, der fulgte saa tæt paa hinanden. Men det store Skib gjorde ingen Anstalter til at ville flytte sig, og Davis fik nu den Opfattelse, at det maatte være særligt kraftigt armeret og vel bemannet. Da Davis saa naaede op paa Siden af det, blev han modtaget med en fuld Bredside, og samtidig røg det sorte Flag til Vejrs paa Ankerliggerens Stortop. Efter denne uventede Salut fløj ogsaa Davis sorte Flag op, og han gengældte den skarpe Hilsen, men med et løst Kanonskud hen i Vejret, hvilket alt sammen straks førte til fuld gensidig Forstaaelse.

Den nye Kollega viste sig at være en Landsmand — et engelsk Sørover-Skib paa 24 Kanoner og under Kommando af en Kaptajn Cocklyn, som i de to indgaaende Skibe havde forudset gode Priser, og som var forblevet paa sir. Ankerplads for ikke at skræmme dem bort ved at gaa under Sejl.

Der var almindelig Tilfredshed hos alle Parter over dette Sammentræf af Brødre i Lovbrud og Misgerninger, og to Dage og Nætter blev ofret i Sus og Dus paa de nye Bekendtskabers Alter. Den tredie Dag afholdtes en Raadslagning mellem de tre Pirat-Kaptajner, og herunder vedtoges det enstemmigt, at de alle tre skulde slutte sig sammen og følges ad ned langs Kysten. For at give deres Kompagniskab et mere storslaaet Præg enedes de ogsaa om at vælge en øverste Leder for alle tre Skibe, og Valget faldt paa Howell Davis.

De gik saa under Sejl alle tre. Men Kompagniskabet havde ikke varet mange Dage, før de Herrer Pirat-Kaptajner røg i Totterne paa hverandre. Dette skete under et Drikkeorgie, som de alle tre deltog i om Bord i „The Hunter“. Rommen var stærk, og den gav Kurage. Cocklyn og La Bouse slog i Bordet og skændtes om, hvem af dem, der havde udrettet de største Bedrifter, og de skældte hinanden ud for Krysterer og fejje Kumpaner og meget andet ærekrænkende for en Sørover, indtil Davis brød ind i Striden og rent ud erklærede, at han havde begaaet en stor Fejl ved at slutte sig sammen med dem, og at han indsaa, at han dermed havde lavet Ris til sin egen Bag. Men dersom de tvivlede om, hvem der var den bedste i Kompagniskabet, skulde han vise dem, at han, Howell Davis, var Mand for at ordne dem begge to. Men siden de var mødtes og havde sluttet sig sammen i Venskab, vilde han fore-

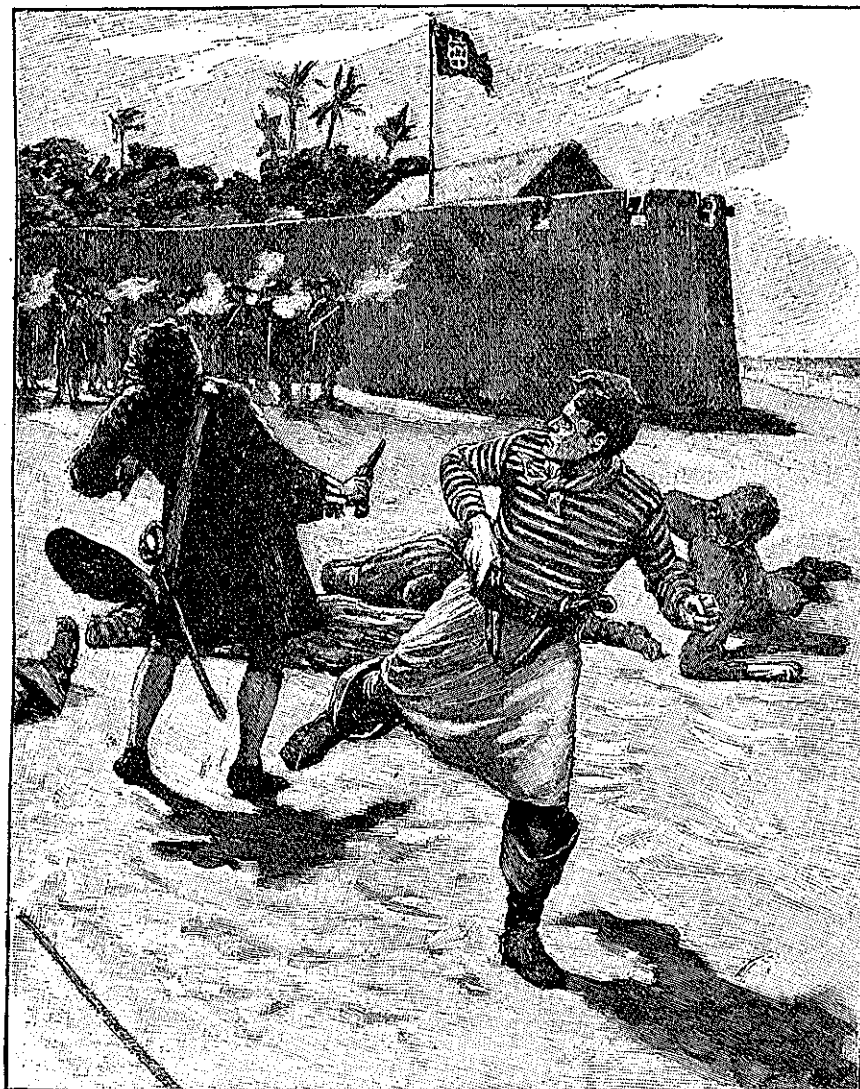


slaa, at de ogsaa skiltes som Venner, for det var jo indlysende, at der altid vilde blive Misstemning mellem Konkurrenter.

Ophidsede og kort for Hovedet tog haade Cocklyn og La Bouse øjeblikkelig Davis paa Ordet og gik om Bord i deres respektive Skibe. Kompagniskabet var hermed opløst, og de tre Skibe skiltes og styrede hver sin Kurs.

Hvor Cocklyn og La Bouse herefter drev deres sørøveriske Spil, melder Historien intet om — ej heller om deres Endeligt. Howell Davis derimod fortsatte i lang Tid med Plyndringer — baade til Søs og i Land — langs Afrikas Vestkyst mellem Kap Verde og Kap Loopez, indtil han en skønne Dag gik i en Fælde, som han selv havde sat.

Han havde netop kapret og udplyndret et stort hollandsk Skib paa 30 Kanoner, da han igen fik en Indskydelse til et dristigt Foretagende. Med Hollænderens mange Kanoner havde han yderligere forstærket sit Skibs Armering, og med sine sædvanlige Lokketoner havde han ogsaa forøget sit Mandskab fra det overvundne Skibs Besætning med 27 eventyrlystne og pengegridske Overløbere, og ladet med en god Portion Overmod anløb han frækt den portugisiske Ø „Principe“ i Guineabugten, hvor han udgav sit Skib for at være en camoufleret engelsk Orlogsmænd og sig selv



En Musketsalve strakte Howell Davis og fem af hans Slyngler stendøde til Jorden.

for Kaptajn i Hs. engelske Majestæts Krigsmarine. Den portugisiske Guvernør modtog Davis med militær Hønlør, og hans Elskværdighed var ovenud hjertelig, da den frække Pirat havde meddelt ham, at han var udsendt af sin Regering for at jage og uskadeliggøre en berygtet Sørøver — en Slyngel ved Navn Howell Davis, som alt længe havde huseret i de vestafrikanske Farvande og dér havde voldt den engelske Skibsfart stor Fortræd.

Guvernørens overstrømmende Venlighed ansporede Davis til at fortsætte Komodien, som han haabede skulde gøre det muligt for ham at gennemføre sin dumdristige Idé, der gik ud paa intet mindre end at udplyndre hele Øen. En Plan hertil havde han allerede fiks og færdig. Han vilde som en ringe Tak for den Elskværdighed, hvormed han var blevet modtaget, invitere Guvernøren og hans tjenestefri Officerer til en lille Underholdning om Bord i sit Skib. I samme Minut, de betraadte „The Hunter“s Dæk, vilde han lade dem overmande og belægge med Jern; og han vilde saa kræve en Løsesum paa 40,000 Pund Sterling for deres Frigivelse.

Det var imidlertid saare uheldigt for Davis, at der

blandt de Overløbere, som han havde faaet om Bord fra det nylig udplyndrede hollandske Skib, var en portugisisk Neger, der ligesom den øvrige Besætning naturligvis ikke var holdt uvidende om, hvad der forestod, og som vel ogsaa havde faaet opsnuset, hvorledes Kuppet skulde indledes. Det kan maaske tænkes, at denne portugisiske Neger har været besjælet af en vis national Følelse — eller maaske Medynk med sine Landsmænd. Men det er dog snarere troligt, at det var i Forventning om en stor Belønning fra Myndighederne i Land, der ansporede ham til den første Nat efter „The Hunter“s Ankomst til Øen at svømme i Land og forraade Davis og den planlagte Kidnapning for Guvernøren, som — efter at have faaet de forskellige Oplysninger — dog ved nøjere Eftertanke fandt det fordelagtigst foreløbig at forstille sig tvivlende. Med stor Elskværdighed modtog han derfor den følgende Morgen Davis' Sendebud, der bragte ham en skriftlig Indbydelse, og han sendte som Svar tilbage, at han og hans Officerer med den største Fornøjelse vilde komme og overvære den sikkert interessante Underholdning.

Om Bord i „The Hunter“ havde ingen savnet Forræderen, og om Eftermiddagen lod Davis sig uden

Tanke om andre Rænker end sine egne sætte i Land i „The Hunter“s Storbaad med seks Mand ved Aarerne og en Pligthugger med rejst Baadshage i Baadens Stævn. Han vilde give et tilforladeligt Indtryk ved selv at ledsage sine Gæster om Bord, og det skulde tilsyneladende være orlogsmæssigt.

Ved Landingsstedet blev han modtaget af en Officer, der elskværdigt indbød ham og hans Baadmandskab op til Guvernørens Residens for at faa en lille Forfriskning sammen med ham og hans Kolleger, inden de alle begav sig om Bord til Underholdningen.

Denne Indbydelse blev modtaget uden at vække

ringeste Mistanke. Men da Piraterne naaede op i Nærheden af Guvernørens Residens, rakte den ledsagende Officer en Arm i Vejret, og fra et Geled Soldater, der tilsyneladende var under Eksercits uden for Fortet, blev der i samme Nu affyret en Musketsalve, der strakte Howell Davis og fem af hans Slyngler stendøde til Jorden. Kun een af Piraterne undgik at blive ramt af Soldaternes dødbringende Kugler, og han slap i vild Flugt tilbage til Baaden og naaede om Bord, hvorefter „The Hunter“s Ankertov omgaaende blev kappet, og den falske Orlogsmænd stod for fulde Sejl ud til Søs — ud til andre Slyngelstreger, men uden Howell Davis.

## En Mine som Kirkebøsse

Kirken i den lille Fiskerby Torsminde paa Vestkysten er vel nok en af de ejendommeligste i Landet. Ikke alene ved dette, at det er Fiskerlejets Redningshus, der er omdannet til Kirke med tilbygget Vaabenhus og lille Taarn, hvori Kirkeklokken hænger. Men ogsaa i sit Indre er Kirken noget for sig selv. Den har 90 Siddepladser, og en Miniature af et Skib hænger derinde. Nu for kort Tid siden er en Mine sat ind i Kirken som Kirkebøsse. Det er en ægformet Netmine, der under Krigen er drevet ind paa Stranden. Den tager sig smuk og ejendommelig ud, som den staar nede ved Kirkedøren. Det er vist den eneste Kirke i Landet, hvori staar en Mine som Kirkebøsse. Men ogsaa Døbefonten i denne Kirke er ret sjælden. Den er af Granit og har i sin Tid staaet i Klosterkirken til Nørre Vosborg ved Vemb. Om den har staaet der som Døbefont eller som Vievandskar vides ikke. I det 15. Aarhundrede blev Klosterkirken nedrevet, og derefter blev Døbefonten ført til Skrumsgaard i Raasted ved Holstebro. Der stod den gennem mange Aar og blev benyttet som Vandkar til Faarene at drikke af. I sin Tid er den igen blevet ført tilbage til Nørre Vosborg og hensat paa Klosterkirkens Tomt, hvor den nu stod, indtil Nørre Vosborg skænkede den til Torsminde Kirke som Døbefont. Efter 400 Aars Forløb staar den nu atter i en Kirke, men nu ude ved Havet. A. N.



„Husk at male Bunden med HEMPEL's Bundfarver“

## Børge Mikkelsen: Tre Slags Folk

Carit Andersens Forlag: Kr. 5.75

Vor „gamle“ Ven Børge Mikkelsen har begaaet en Saltvandsroman. Han kalder den „Et friskt Pust fra Havet“. Dette er vel nok nogen Overdrivelse, da Bogen især handler om de Meriter, der ikke er særlig Grund til at prale med.

Børge Mikkelsen har villet give en ærlig og sandru Fremstilling af, hvordan Sømand er, men han har i sin Ivrighed gravet saa langt ind i den menneskelige Natur, at det ikke er Sømanden, men Menneskeskæbner han skildrer, og det skal siges til hans Ros, at af en Debutant paa Romanomraadet at være gør han det godt, maaske vel realistisk, men sikkert rigtigt.

At Bogen eventuelt skulde være en Selvbiografi af den flinke Forfatter, kan vi næsten ikke tro.

Saa dramatisk og spændende, som det her er sat op, bliver det en god Roman, men for Landkrabberne vil det nok virke lidt usandsynligt.

Ligesom Børge Mikkelsens Drengbøger altid har haft Succes, vil sikkert Bogen „Tre Slags Folk“ ogsaa gøre sig.

A. B.

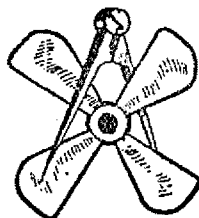
## VIKINGEN

Nr. 1—1940 og Nr. 1—1943 købes til Pris

Kr. 2.— pr. Stk.

VIKINGENS FORLAG, GL. MØNT 39, C. 9822

$\frac{A}{S}$  MONTANA Kul, Koks,  
Telefon 9246 Cinders



## KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven Den kommunale Elektroinstallatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Maj 1944



Medlemmer pr. Januar 1943

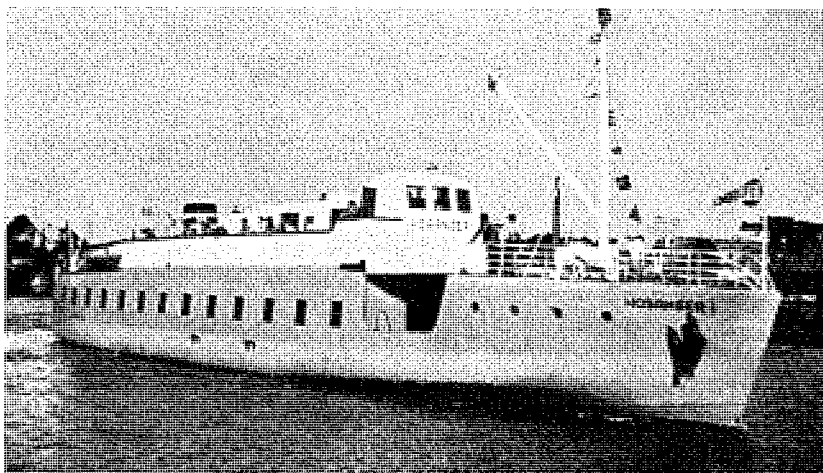
Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Esbjerg  
 D/S Als  
 Anders Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Beas  
 D/S pas Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabrikker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske Kulkompani  
 Det Danske Petroleum A/S  
 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 Heiland  
 Rederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus  
 D/S Jutlandia  
 D/S Iyden, Esbjerg  
 A/S Motortramp, Stensved  
 D/S Myren  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi  
 D/S Nautic  
 D/S Navitas  
 D/S Norden  
 Rederiet Ocean, A/S  
 D/S Orient  
 D/S Orlon  
 D/S Pacific  
 D/S Phoenix, Esbjerg  
 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 Svenningsen  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
 Svitzers Bugserafdeling  
 D/S Torm  
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense  
 D/S Trio  
 D/S Vendila  
 D/S Vesterhavet  
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab  
 D/S Viking  
 D/S Øresund

## Aluminium i Skibsbygningen

Den moderne Flyvemaskinbygning er skabt af Aluminium som Byggemateriale, og denne Krig har bevirket en Produktion af en Størrelse som man ikke havde drømt om før fem Aar siden. Det maa antages, at alene Produktionen i Rusland nu er større end hele Verdensproduktionen før Krigen. Selv om en stor Del af de Fabrikker, der under disse Forhold fremstiller Aluminium, ikke under fredelige Forhold kan gøre det til konkurrencedygtige Priser, saa er der dog Grund til at tro, at Prisen vil blive saa meget billigere, at en mere udstrakt Anvendelse vil finde Sted som Byggemateriale i Skibe.

Vi har tidligere i „Vikingen“ om-

talt M/S „Fernplant“, som i 1939 blev bygget hos Burmeister & Wain, og som havde Dækshus, Styrehus og Kommandobro af Aluminium. — Under en Samtale med Direktør Sig. Houth i Nordisk Aluminium A/S faar vi at vide, at man i Aluminium-Industrien regner med en betydelig udvidet Anvendelse af Letmetaller til Skibsbygningsbrug. Alt ned til Shelterdækket kan, udtaler Direktør Houth, med Fordel i større og hurtiggaaende Passagerskibe udføres i Aluminium, ja endog alt ned til Vandlinien. Aluminium-Industrien er parat til at fremstille selv de sværeste Plader og de største Profiler, som Skibsbygningsindustrien maatte forlange.



M/S „Hosanger I“ har Aluminiumsplader i Overbygningen.

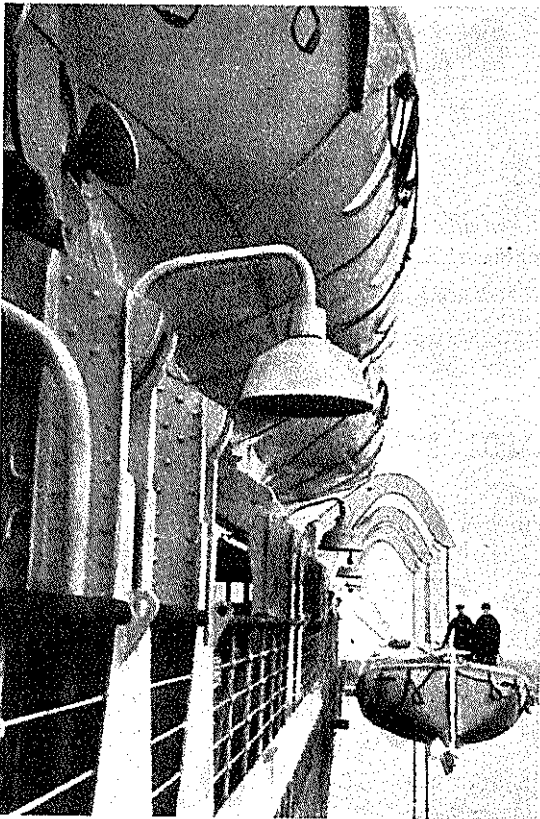


### G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



*Det hollandske Passagerskib „Nieuw Amsterdam“ har 22 Redningsbaade af Flemming-Typen bygget af Birmingham Aluminiumlegering. Aluminium-Redningsbaade revner ikke, splintres ikke mod Skibssiden, behøver kun ringe Vedligeholdelse og er lette i Vægt og lette at haandtere.*

En saadan Udtalelse kan ved første Øjekast se ud som en meget fri Fantasi, men man maa ikke glemme, for det første, at der nu kan fremstilles Letmetaller, der er korrosionsbestandige mod Søvand, og for det andet, at Letmetallerne nu kan gives Styrkeegenskaber, saa de kan taale Paavirkninger som f. Eks. i Kanonlavetter. Undersøger man Forholdet mellem Styrke og Vægt, kan der ikke være nogen Tvivl om, at Fordelen er paa Letmetallernes Side over for Staal. I lettere Krigsskibe som Torpedofartøjer og Hurtigbaade er der sikkert under Krigen høstet mange Erfaringer om Aluminiums Anvendelse til Skibsbygningsbrug, Erfaringer, som vil komme Handelsskibsbygningen til Gode, naar Freden kommer.

Hovedparten af det danske Aluminiumsforbrug faar vi fra Norge som Raa-Aluminium, der saa forarbejdes til Plader, Profiler og Brugsgenstande her i Landet af Nordisk Aluminium A/S og Nordiske Kabel- og Traad-

fabrikker. — A/S Nordisk Aluminiumindustri i Oslo har udsendt en Brochure om Aluminium, hvori omtales de forskellige Forhold, der gør sig gældende ved Materialets Anvendelse om Bord i Skibe.

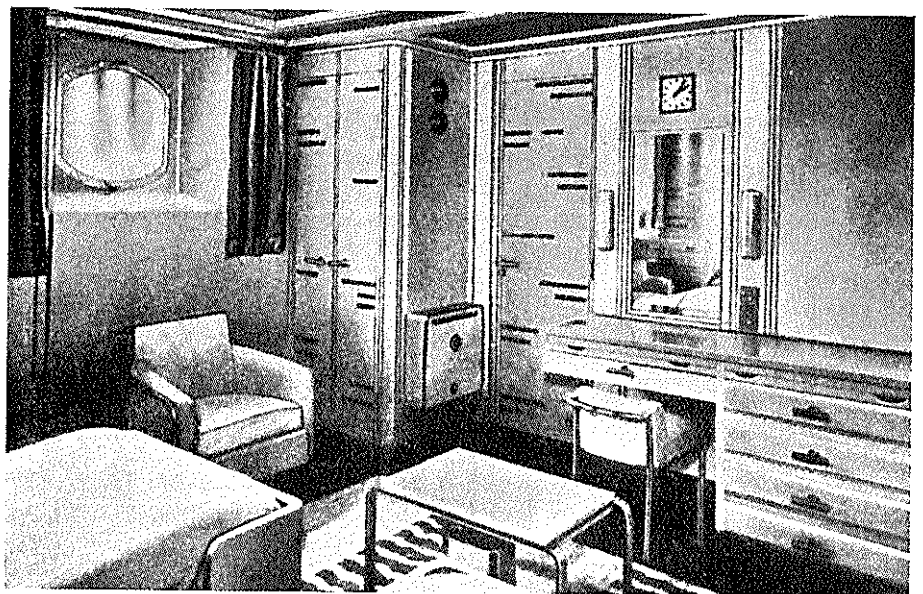
Det har altid været Skibsbyggerens Opgave at fremstille Skibsskroget med alt sit Udstyr og Maskineri saa let som muligt under Hensyntagen til, at det fik den nødvendige Styrke. Den Vægt, der er for meget i Skroget, giver en tilsvarende mindre Lasteevne og dermed en daarligere Økonomi for Skibet. Aluminium har allerede nu været anvendt til Dækshuse og Broopbygninger, Maskindele, Udrustningsgenstande og Apteringsdele med et godt Resultat.

Man kan til Konstruktionsdele ikke anvende det bløde Aluminium, som anvendes til Køkkentøj, men maa bruge Legeringer, der svarer til Formaålet. — Fremstillingen af disse Legeringer er Resultatet af Aarrækkers videnskabeligt Arbejde, praktiske Forsøg og Undersøgelser.

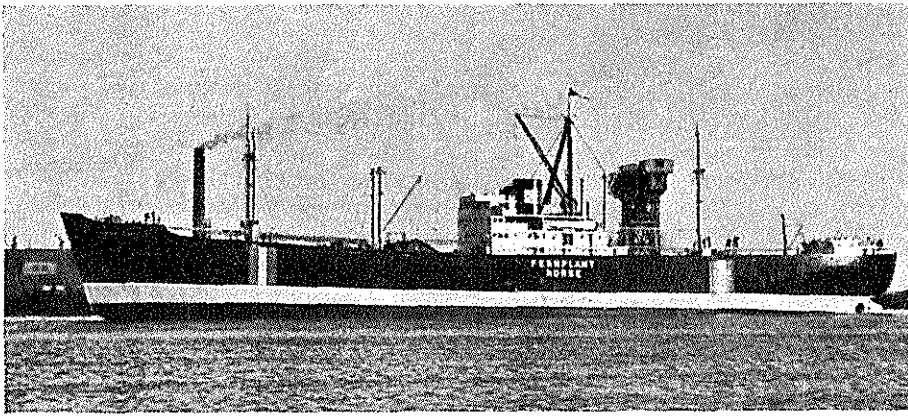
Vor Tids tekniske Hjælpemidler har sat os i Stand til at analysere og kontrollere alle Slags Materialer. Til Skibsbygningsbrug sker det af det Klassifikationselskab, under hvis Tilsyn Skibet bygges. I England er Legeringer af den Type, som anvendes til Skibsbygning, efter indgaaende Forsøg og Prøver godkendt af Lloyds Register of Shipping, Board of Trade og National Lifeboat Institution. Det norske Veritas har godkendt Prøver paa Materialer, som er benyttet til Dækshuse paa fire 8000 Tons Lastbaade.

De stærke Aluminiumslegeringer giver Fordelene ved Materialer, der er lige saa stærke som Konstruktionsstaalet, men kun vejer ca. en Trediedel. Den lettere Vægt giver forøget Stabilitet og reducerer Behovet for Ballast, naar de anvendes i Skibets Overbygninger, og de giver forøget Dødvægtstonnage uden Forøgelse af Deplacementet.

Hvor Aluminium erstatter Træ, Fiberplader o. l. Kompositionsplader, har man Fordelene ved et stærkt, let, ikke brændbart og ikke hygroskopisk Materiale, som er anorganisk og derfor ikke giver Livsbetingelse for levende Organismer.



*De store Océandampere „Queen Mary“ og „Normandie“ er blandt de mange Skibe, hvor eloxeret Aluminium er anvendt til Lukafsodder, til Udsmykning af Kamre og til Møbler.*



*Fearnley & Egers Motorskib „Fernplant“ paa 8000 Tons DW., bygget af Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri i 1939, er den første Lastbaad i Verden, som har faaet Dæksbuis af Aluminium. Der blev anvendt ca. 12 Tons Aluminium i Form af Plader, Profiler, Koojne, Vinduer, Støbegods og Maling.*

Anvendt paa rigtig Maade er Aluminium desuden et af de bedste Isolationsmaterialer, der findes.

Det store Antal Dæk, som større Passagerskibe er blevet forsynet med i de senere Aar, har reduceret deres Stabilitet og nødvendiggjort større Ballast. Det uheldige herved kan man bøde paa ved Anvendelsen af Aluminium.

Er Skibet planlagt med en udstrakt Anvendelse af Aluminium, og den første direkte Vægtbesparelse udnyttes fuldt ud, saa vil Vægtreduktionerne brede sig i stadig større Omfang og faa en indgribende Betydning for hele Skibets Konstruktion.

Hvor mange Ton Staal 1 Ton Aluminium paa denne Maade kan erstatte, er naturligvis afhængig af en Række Forhold. Man gaar i Almindelighed ud fra, at for et hurtiggaaende større Passagerskib gaar den indirekte Vægtbesparelse op til ca. 5 Tons for hver Ton direkte sparet Staal, saaledes at hver Ton Aluminium, som erstatter 5 Tons Staal, kan give en samlet Vægtreduktion paa ca. 8 Tons. Dette forudsætter en udstrakt gennemført Anvendelse af Aluminium i selve Konstruktionen. Man maa ikke vente, at 1 Ton Aluminium anvendt om Bord i en 5000 Tons Lastbaad uden videre vil give 8 Tons Vægtbesparelse.

I Forbindelse med Anvendelsen af Aluminium ved Konstruktionen af Passagerdæk falder det naturligt at tænke paa dets Anvendelse til Kahytsskodder og Kahytindretninger. Det er ikke rationelt først at installere en Uendelighed af brændbare Materialer i et Skib for derefter med mere eller mindre effektive Midler at forsøge paa at gøre dem mindre brændbare. Eller ved udviklede og kostbare Brandslukningsanordninger forsøge at begrænse Ilden, naar den er opstaaet. Den rigtigste Løsning af

Brandsikringsproblemet er i størst mulig Udstrækning ikke at bruge brændbare Materialer fra Begyndelsen. Da de samtidig maa være lette og kunne gives en smuk Udførelse, som svarer til arkitektoniske Krav, er Aluminium et af de Materialer, der kommer i første Række. Ved en Specialbehandling, den saakaldte „Eloxering“, kan Materialet gives en smuk Overflade, som kan holde sig uden anden Vedligeholdelse end lidt Aftørring. Ved denne Metode kan Materialet ogsaa farves, og Farverne skaller ikke af.

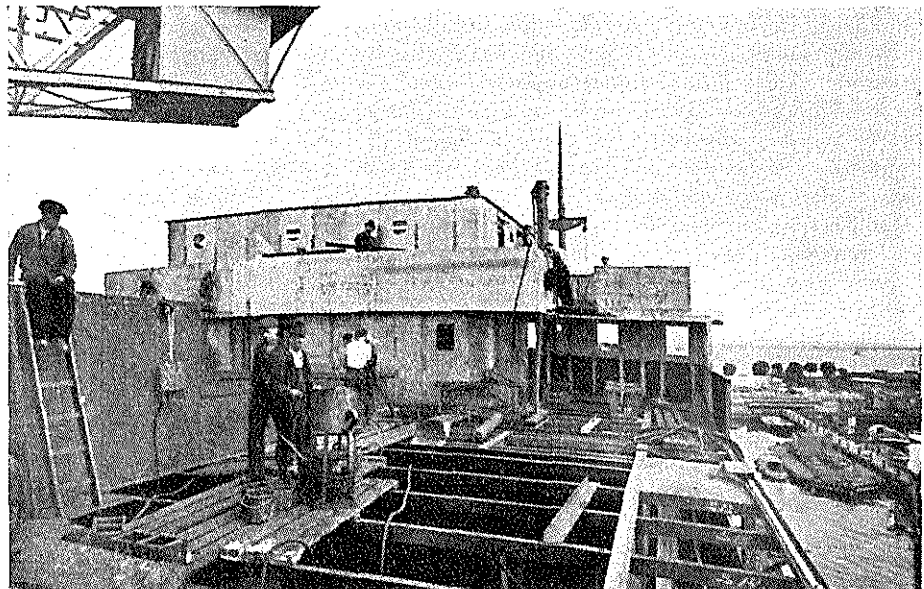
En Række saadanne Kahytter har allerede været udført i de store Oceanbaade „Queen Mary“ og „Normandie“.

Den blanke Aluminiumsflade har en meget stor Reflektionsevne, som gør Materialet til et af de bedste Isolationsmaterialer, man har, og da det til dette Brug anvendes som ganske tynd Folie, opnaar man samtidig en overordentlig stor Vægtbesparelse.

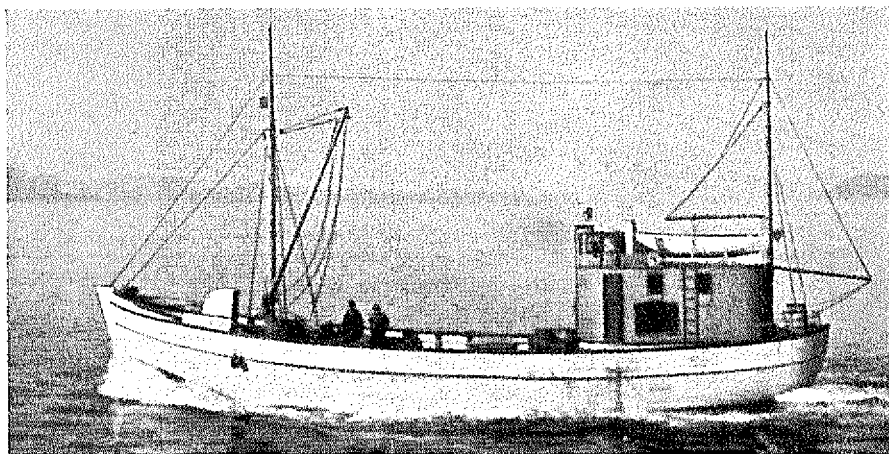
Den gennemførte Anvendelse af Aluminium ved Konstruktionen af Transportmidler paa Landjorden har ført til nye Typer paa Vognmateriel, og nøjagtig førte Driftsanalyser har vist, at det betaler sig.

Paa Grund af Metallets lave Egenvægt og øvrige Egenskaber vil en gennemført Anvendelse af Aluminium til Skibskonstruktioner højst sandsynlig ogsaa her føre til ændrede Typer.

De Resultater, som foreligger, viser, at man er berettiget til at hævde, at de rette Aluminiumslegeringer anvendt paa rette Maade og med samme Grad af Vedligeholdelse eller Mangel paa Vedligeholdelse som almindeligt Konstruktionsstaalet (mild steel) modstaar de sædvanlige Korrosionsangreb bedre end dette.



*Dæksbuis under Konstruktion (M/S „Fernplant“). De største Plader var 6,5 mm tykke, de største Vinkler 9 mm og 9 m lange.*



Fiskerbaaden „Idée“ har Styrehus af Aluminium. Der blev anvendt 0,4 Tons Aluminium, og man kunde paa Grund af det lette Styrehus formindske Ballasten, saa Vægtbesparelsen blev ca. 4 Tons. Baaden er 20 m lang, ca. 48 BRT. og ca. 70 Tons DW. Materialet er umagnetisk, angribes ikke af Brændselolie eller tørre Udstødgasser og egner sig derfor til Brændstofbeholdere og Udstødsrør.

Da Laboratorieforsøg mange Gange ikke har meget med Virkeligheden at gøre, skal vi nøjes med at nævne to Tilfælde, hvor der har været Lejlighed til at undersøge Aluminium, der i længere Tid havde været udsat for Paavirkninger af Luft og Søvand.

Det engelske Tidsskrift „Shipbuilding and Shipping Record“ for d. 18. Maj 1939 nævner et Skib, som var sunket for omtrent 20 Aar siden, og som nylig var blevet hævet. Man fik derved Lejlighed til at undersøge Aluminiumdele, som havde været anvendt paa det. De var i en bemærkelsesværdig god Stand, og Prøver viste, at der ikke var sket nogen alvorlig Reduktion af Styrkeegenskaberne til Trods for, at en kemisk Analyse viste, at Legeringen indeholdt Komponenter, som vi i Dag ved har en mindre gunstig Indflydelse paa Legeringers Korrosionsbestandighed.

Et engelsk Selskab byggede for nogle Aar siden en Redningsbaad udelukkende af en søvandsbestandig Aluminiumlegering. Baaden laa i 2½ Aar for tøjet i Flodmundingen ved Southampton, hvor den ved Høj- og Lavvande afvekslende laa i Vandet og ude af Vandet. Derefter blev den bragt til Holland, hvor den laa i 2 Aar. Undersøgelserne resulterede i, at de hollandske Myndigheder godkendte Materialet til Redningsbaade. Saa blev den igen bragt til England, hvor den, efter i 5 Aar at have været underkastet den haardeste Behandling, paany blev undersøgt. Da det her gjaldt om at underkaste Materialet en praktisk Prøve under de vanskeligste Forhold, havde man kun givet Skroget en Gang Aluminiummaling udenbords og en Gang Zinkoxydmaling indenbords. I Løbet af de 5 Aar blev Malingen ikke fornyet. Undersøgelsen gav som Resultat, at Materialet selv

med denne tarvelige Beskyttelse var ganske usædvanlig modstandsdygtig mod Søvandets Angreb.

Forsøget viser ogsaa, hvor godt Maling sidder fast paa Aluminium. — Aluminiumpigmentet bestaar af smaa Flager, som lægger sig oven paa hinanden ligesom Fiske-skæl og hindrer Lys og Fugtighed i at trænge igennem.

Naar de særlige korrosionsbestandige Aluminiumlegeringer benyttes, behøver man ikke at frygte interkrySTALLINSK Korrosion.

Under Luftens Paavirkning dannes der paa Aluminium og Aluminiumlegeringers Overflade en beskyttende Film, og

videre Angreb paa Metallet hindres ved denne Passivering.

Som allerede fremhævet beskyttes Materialet yderligere ved Maling, Fernisering, Lakering eller ved elektrolytisk Oxydering (Eloxalbehandling). Ingen vil benytte ubeskyttet Staal eller Jern om Bord i et Skib, og Aluminium skal heller ikke anvendes ubeskyttet.

Ved Kontakt med andre Metaller kan der opstaa Korrosionsfænomener Bliver Metallerne isoleret fra hinanden med passende Beskyttelsesmaling, er der kun ringe Grund til at frygte denne Korrosion. Passende Beskyttelsesmaling er for Aluminium — som for Staal i Kontakt med Aluminium — en Grunding med Zinkkromat og med Aluminiummaling som Dækfarve. Blyrønje bør ikke benyttes, medens Jernmønje derimod er brugelig.

Skulde der være opstaaet Korrosion, kan dens videre Gang stoppes ved at fjerne Korrosionsprodukterne og foretage beskyttende Maling af Stedet.

I de Tilfælde, hvor Korrosion er opstaaet, skyldes det som Regel, at der er brugt Legeringer, der ikke er egnet til Formaålet, eller at man ikke har foretaget betryggende Isclering mod Kontakt med andre Metaller. At drage den Slutning af et enkelt Korrosionstilfælde med Aluminium, at det er uegnet til Formaålet i Almindelighed, er lige saa forhastet som at drage en lignende Slutning, naar det gælder Staal.

Aluminium er umagnetisk. Om Betydningen heraf skriver Leverandøren af Kompasserne til M/S „Fernplant“, Firmaet Iver C. Weilbach & Co. (Sølver & Svarrer) bl. a. følgende:

Det har somme Tider hændt, at Staalets Indflydelse har givet Kompasser et Udslag fra Normalen

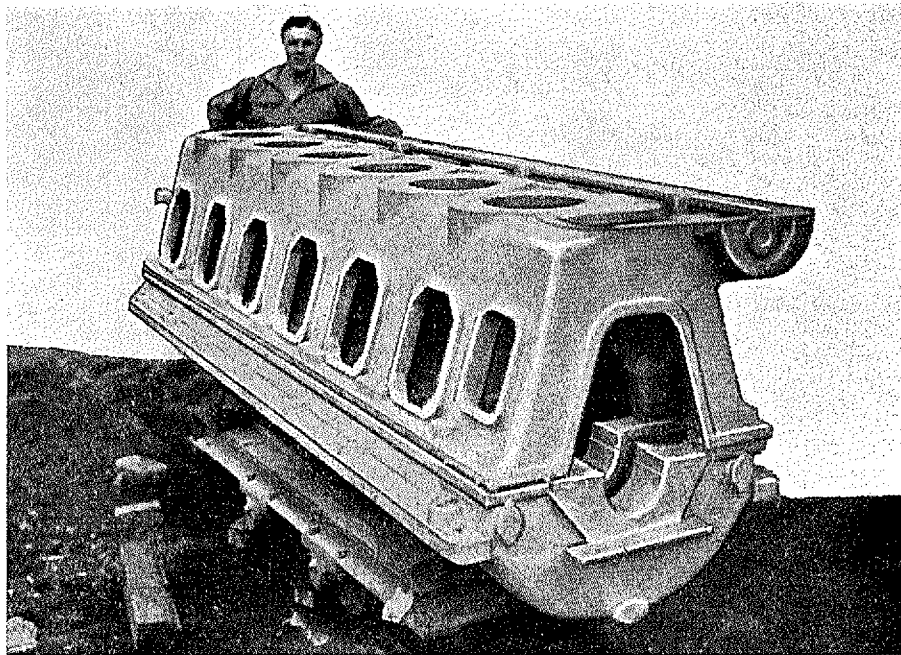
	Grundlagt 1875	<h1>Th. Møller</h1>	Grundlagt 1875
	<b>Proviant, Dæk- og Maskin-Stores</b>		<b>Nyhavn 45-47, København</b>
Hovedoplæg for Danmark	Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«	

paa 160—180°. Det vil ses, at ved Anbringelse af Kontramagneter og andre Kompensationsmidler tages ca. Halvdelen af Kompassets Indstillingsevne bort. Om Bord i Skibet („Fernplant“) var Magnetkompassets (Standardkompassets) Visning ca. 15—18° ude fra Normalen, hvilket er noget ganske enestaaende, og denne Fejlvisning lod sig let kompensere. Denne forholdsvis ringe Fejl giver ikke alene et betydelig bedre Kompas at navigere efter, men det giver endvidere den meget store Fordel, at Kompassets Visning bliver langt mere sikker ved Breddeforandring og holder sig langt længere end tidligere, hvor Staalhuse anvendtes. Som Følge heraf hilses vi Anvendelsen af Dækhuse, bygget af Aluminium, som er en meget stor Fordel for Navigeringen. —

Det er ikke vanskeligere at beregne og konstruere i Aluminium end i Staal, snarere lettere, da de fleste Aluminiumprofiler fremstilles ved Varmpresning gennem en Dyse, og da en saadan Dyse er meget billig, behøver Konstruktøren ikke at føle sig bundet til at anvende Standardprofiler, men kan tilpasse Profilerne efter Konstruktionen.

Konstruktøren kan beregne en Aluminiumkonstruktion paa samme Maade, som han er vant til at beregne en Staalkonstruktion, og benytte Brudstyrken eller Proportionalitetsgrænsen for Beregningen. Naar man regner med de garanterede Minimumstal for Aluminiummaterialerne, er der ingen Grund til at bruge nogen højere Sikkerhedskoefficient for Aluminiummateriale end for Staal.

Imidlertid er Aluminiums fysiske og til Dels mekaniske Egenskaber forskellige fra Staal, saa der dog maa tages visse Hensyn ved Beregningen af Aluminiumkonstruktioner. Saaledes har Aluminium dobbelt saa stor Varmeudvidelse som Staal, et Forhold man maa være opmærksom paa ved Staal-Aluminiumkonstruktioner. Man har dog Erfaringer for, at det i Praksis ikke spiller nogen Rolle. Da Aluminiums Varmeledningsevne er tre Gange saa stor som



*Krumtaphus støbt af Silumin-Gamma.*

Staa, spredes en lokal Varmepaavirkning tilsvarende hurtigere ved en Aluminiumkonstruktion end ved en Staalkonstruktion.

For den norske Legering 24 ST er Brudstyrken 44—48 kg/mm<sup>2</sup>, Proportionalitetsgrænsen 28—31 kg/mm<sup>2</sup> og Forlængelsen 12—20 pCt. paa en Maalelængde af 50 mm. Med Proportionalitetsgrænsen forstaaes den Grænse, hvor den blivende Deformation er 0,2 pCt., den saakaldte „0,2 Grænse“.

Alle Materialer kan leveres med Værkscertifikat eller med Certifikat fra et Klassifikationselskab.

Nordisk Aluminiumindustri har leveret Plader af Kvaliteten 17 ST med en Brudstyrke paa 45 kg/mm<sup>2</sup>.

Til Støbegods har man fremstillet Legeringer, som er særlig modstandsdygtig mod Paavirkning af salt-holdig Luft og Saltvand. Til Køjne har man brugt en Legering med 5,5 pCt. Magnium og 0,5 pCt. Mangan. Den har ogsaa den Fordel, at den ved Polering og Eloxering faar en sjælden smuk, glansfuld Overflade. Legeringen er derfor specielt egnet til Beslag, som skal have et smukt Udseende, Styrke og Korrosionsbestandighed.

Til større Støbestykker er en særlig Legering Silumin (15 pCt. Silicium, Resten Aluminium) benyttet. Sandstøbt Silumin kan leveres med en Brudstyrke paa 17—18 kg/mm<sup>2</sup>. Ved Tilsætning af lidt Magnesium og Mangan til Legeringen og ved Varmehærdning af det færdige Støbegods kan man opnaa en Brudstyrke paa indtil 32 kg/mm<sup>2</sup>. I denne Form betegnes Legeringen som Silumin-Gamma.

Til Stempler anvendes andre Speciallegeringer, som er særlig egnet til dette Formaal, og mange af de mest moderne Skibsdieselmotorer er udstyret med Aluminiumstempler.

En Vægtbesparelse paa et Sted i et hurtiggaaende Skib medfører yderligere Vægtbesparelser andre Steder, og en tilsyneladende Besparelse i Skibsskrogets Vægt paa 2,5 pCt. af det totale Deplacement giver i Virkeligheden omtrent 10 pCt. Reduktion. Det

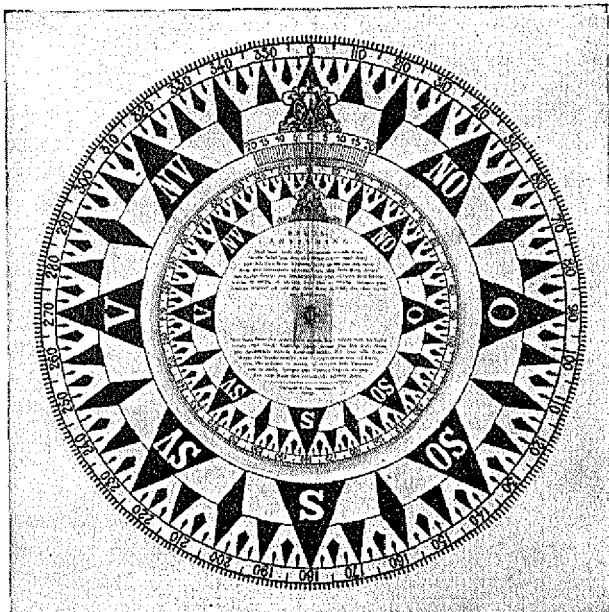
(Fortsættes Side 34)

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY

**Bunkers:**

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



*Sikrer Dem*

## KURSRETTEREN

Enhver kan rette Kurser efter 5 Minutters Undervisning

Pris Kr. 5.50

Forhandles gennem

Vikings Forlag, Gl. Mønt 39  
København

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

## DANSK RADIO

Aktieselskab

Amaliegade 33, København K.

Driftsselskab for Radioanlæg ombord i danske Skibe

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert Formaal

Ekkolod Apparater etc.

Telegr.-Adr.: DARIOSE Telefon Central 7282

## C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

H. Schøsler Pedersen

Mimersgade 88

Malerier af Skibe - Maritim Reklame

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER

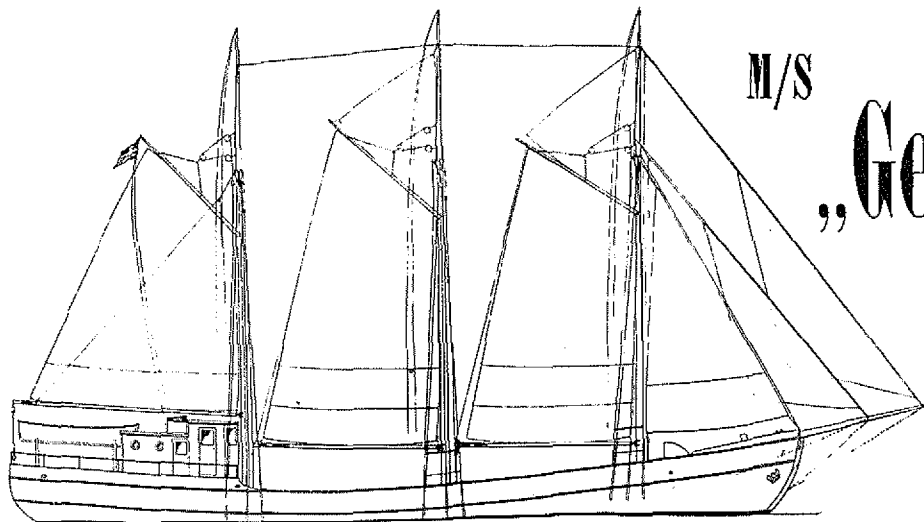
TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN





M/S

# „Gerda Høeg“

rummeligt Styrehus med store Vinduer. Agtenfor Styrerummet findes Indgang til Kabys og Messe og Nedgang til Kaptajnens Beboelse. Fra denne Indgang findes tillige Adgang til Styrehus og Motorrum, saaledes at Adgangsforholdene til

Paa Holbæk Skibs- og Baadebyggeri (Skibsbygmester A. Nielsen) søsattes d. 19. April et 100 BRT. Sejlskib med Hjælpe-motor bygget for Skibsreder A. Høeg, København, og fik Navnet „Gerda Høeg“.

Skibet, der er bygget med Statslaan, er konstrueret af Skibskonsulent Knud E. Hansen og har følgende Hoveddimensioner:

Længde overalt 29,6 m, Bredde paa Spant 6,85 m, Dybde paa Spant 2,975 m, Dødvægt ca. 180 Tons, Brutto Tonnage 100 Tons.

Skibet bygges af Eg og Bøg til Bureau Veritas' Klasse † 16 3/3 l.l. A & CP.

Det har Jagtstævn og Krydserhæk samt Poop med rundet Front og rigges som 3-mastet Skonnert.

Skibet er forsynet med store Lastluger, der skal betjenes af 1 Stk. 1 Ton Bom og 1 Stk. 10 HK. Losse-spil af Faaborgs Fabrikat.

Forude indrettes Beboelse for Styrmand og Mand-skab, og agter i Poopen faar Kaptajnen Salon og Sove-lukaf.

I et stort Hus paa Poopen indrettes paa Forkant

alle Rum i Poopen er bekvemst mulig. I Agterkant af Huset findes W. C. og Dæksskab.

Helt agter i Poopen er indrettet Styremaskinrum med Oliestyremaskine. Paa Dækket forude findes mindre Hus for W. C. og Vaskerum for Mandskabet.

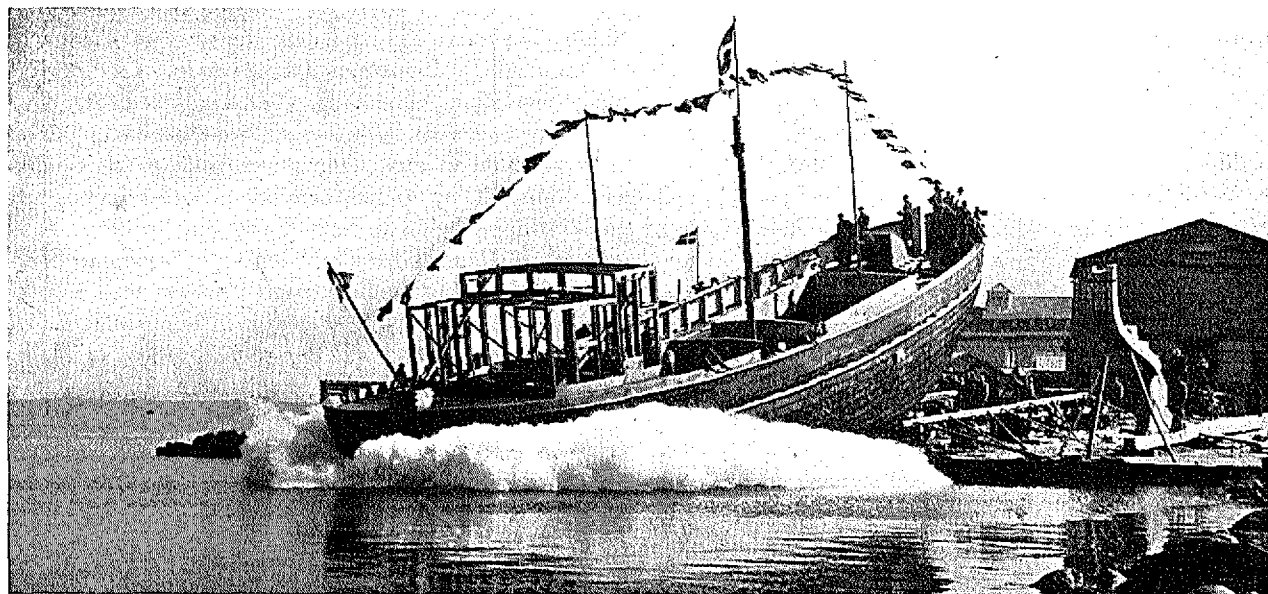
Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en 120 HK Vølund Raaliemotor med Koldstart, der er beregnet at give det lastede Skib en Fart af ca. 8 Knob.

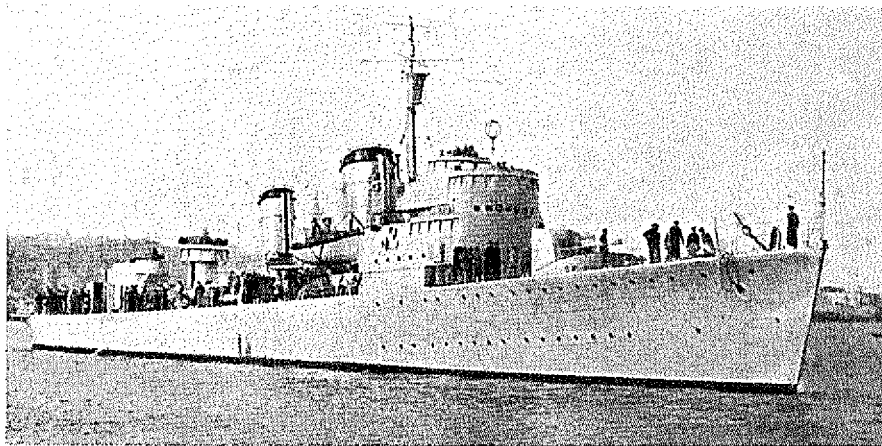
Motoren forsynes med Remskive til Drift af Dy-namo, og Skibet faar elektrisk Lys overalt.

Paa Dækket installeres motordreven Spulepumpe. Radioinstallationen bliver en Telefonistation med Modtale, idet dog foreløbig kun Modtageren installeres. Stationen leveres af A/S Dansk Radio's nyeste Type, der er specielt velegnet for Skibe af denne Type. Skibet forsynes desuden med Radiopejler ligeledes af Dansk Radio's Fabrikat.

Skibet døbttes af Fru Skibsreder Gerda Høeg, og efter Afløbningen, der forløb glat, paabegyndtes straks Motorinstallationen.

Skibet forventes afleveret omkring 1. Juni.





Den svenske Jager „Göteborg“, hvor Kommandobro, Styrehus, Navigationstaarn og Udsigtstaarn samt til Dels Apterungen er udført af Aluminium. Som Isolationsmateriale er anvendt Aluminiumfolie.

giver igen, at Motorydelsen kan sættes 12 pCt. ned, og Byggepris og Driftsudgifter reduceres. I et saadant Tilfælde er det ikke tilstrækkeligt kun at betragte Anvendelsen af Aluminium som et Middel til at opnaa Vægtbesparelse, Resultatet er meget mere betydningsfuldt og influerer paa hele Skibets Konstruktion, dets Byggepris og dets Driftsudgifter i den Grad, at Anvendelsen kan blive meget tilfredsstillende. Saadanne Tilfælde kan kun behandles ved detaillerte Undersøgelser.

Det er ikke muligt at give en bestemt Udtalelse, som er gyldig i alle Tilfælde, om hvor mange Tons Staal 1 Ton Aluminium erstatter. Det er derfor heller ikke muligt at afgive en generel Udtalelse om den Indtægtsforøgelse, som Anvendelsen af 1 Ton

sultater var den Gang lidet tilfredsstillende. Man havde ikke de rette Legeringer, og man havde ikke Kendskab til de rigtige Behandlings- og Beskyttelsesmaader. — De senere Aars Anvendelse af Aluminium i Skibsbygningen har imidlertid godtgjort, at de rette Legeringer, anvendt og behandlet paa rigtig Maade, er Materialer, som byder store Fordele. De Indvendinger, som fremkom mod Anvendelsen af Aluminium til elektriske Ledninger, Sporvogne, Jernbanevogne, Flyvemaskiner o. s. v. er overvundet, og naar Kendskabet til Aluminiumlegeringerne og deres Anvendelse bliver mere udbredt inden for Skibsbygningsindustrien end det i Dag er Tilfældet, vil sikkert den mange Steder rodfæstede Tro paa tidligere benyttede Materialer Uerstattelighed rokkes.

Aluminium vil forårsage. — Det vil i hvert enkelt Tilfælde afhænge af, hvordan en større Vægtbesparelse skal udnyttes — om det f. Eks. paa en større Passagerbaad er mest regningssvarende at udnytte Vægtbesparelsen i Overbygningerne til at indføre endnu et Passagerdæk eller ved den mindre Vægt og den øgede Stabilitet at formindske Ballasten og Fremdriftsmaskineriet.

Det er nu næsten 50 Aar siden, de første Forsøg blev gjort med at anvende Aluminium ved Bygningen af Torpedobaade. De opnaaede Re-

## Fanø Navigations-skole

Eksamen sluttede den 3. April med følgende Resultat:

Til Radioekspedientprøven (II Kl.) indstilledes 6 Elever, hvoraf 3 bestod.

Til Skibsførereksamen indstillede sig 7 Slever, hvoraf 6 bestod.

Til Styrmandseksamen indstilledes 6 Elever, hvoraf 4 bestod.

Til Kystskipperprøven havde Kaptajn B. Messmann, Kolding, indstillet 3 Elever, der alle bestod.

Efter Eksamen var der en Festlighed paa Skolen, hvor Navigationsdirektør H. A. Guldhammer og Kaptajn K. Hansen fra Navigationsdirektoratet samt Ekspeditionsekretær J. Christiansen fra Handelsministeriet var til Stede samt Repræsentanter fra Nordby Sogneraad, Assurance-fonden, Skibsrederforeningen, Navigationsfonden samt Skolens Lærere og Elever.

Navigationsdirektøren lykønskede Eksaminanderne med den bestaaede Eksamen og gav Oplysning om den

for hver enkelt Eksaminand erholdte Karakter. De Eksaminander, hvis Søfart opfylder Kravene, fik Eksamenbeviset udleveret. Derefter gav Navigationsdirektøren forskellige Oplysninger vedrørende Navigationsundervisningen. Bestyreren bragte Eksaminanderne Skolens Lykønskning med den ovenstaaende Eksamen.

„Konsul D. Lauritzens Flidspræmie“, en Sekstant med Inskription, tildelte H. V. Ø. Madsen, Esbjerg.

„Foreningen til Søfartens Fremme“s Førstepremie, en Prismekikkert med Inskription, tildelte H. E. Olsson, Vonsbæk, og Andenpræmien, et Sølvcigaretui med Inskription, tildelte S. E. K. Sørensen, Nordby.

„Dansk Dampskibsrederforening“s Præmie til Styrmand, der bestaar Radioekspedientprøven med Karakteren 6,0—6,9 Points i Gennemsnit, tildelte H. V. Ø. Madsen, Esbjerg, S. E. K. Sørensen, Nordby, og H. E. Olsson, Vonsbæk, med 100 Kr. til hver.

Nye Kursus paa alle Afdelinger begynder straks efter Eksamen.

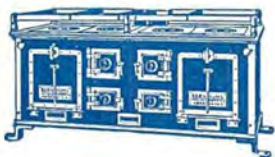
Alle Henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39. Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Børentzen.

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

Grundlagt  
1899

**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



**IVER C. WEILBACH & CO.**  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN · K.

## C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

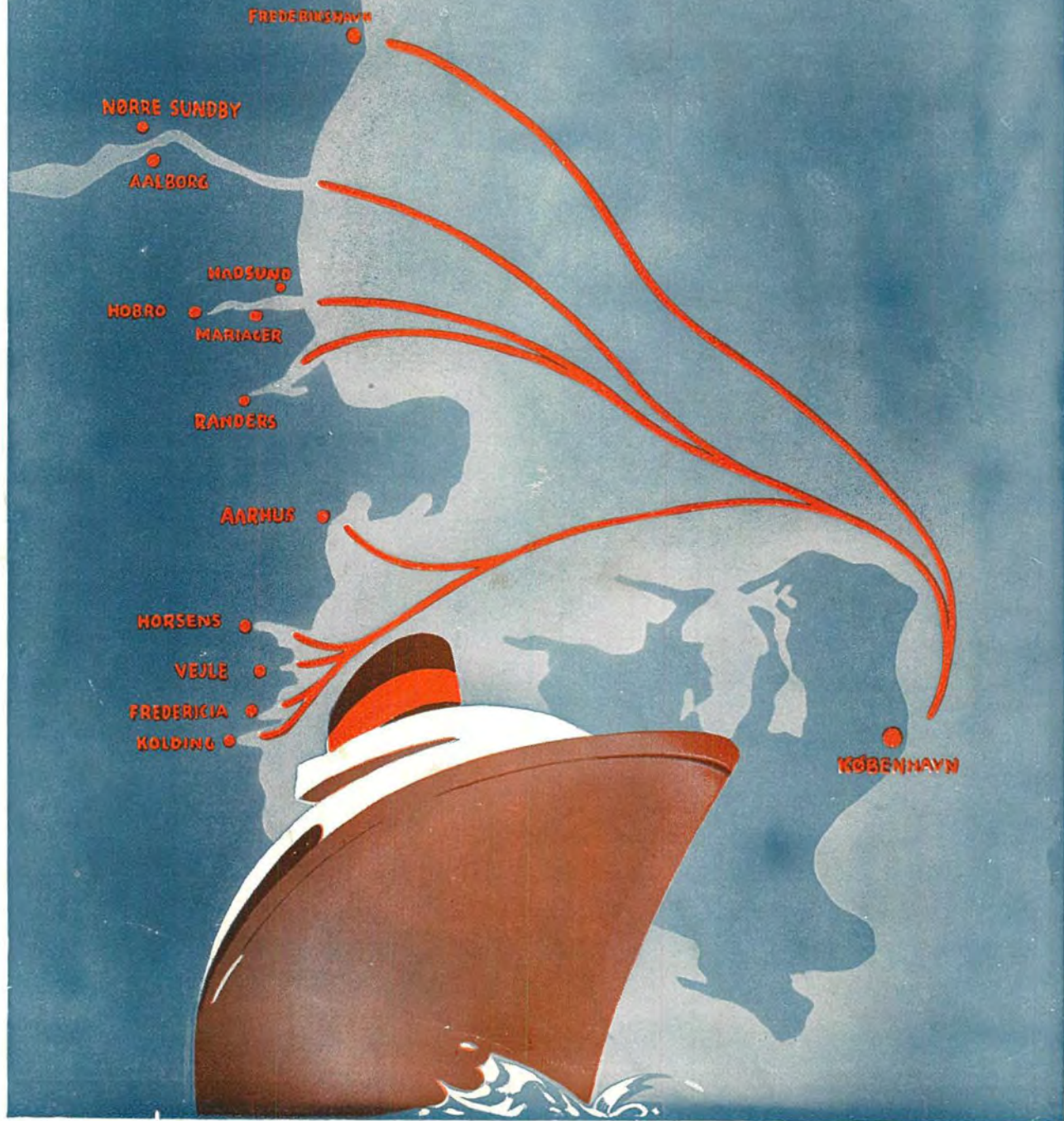
\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

244 -

TORRENS 38

# REJS MED DFDS





# VIKINGEN

75 Øre  
1. Juni

*Tremastet Skonnert i haard Kuling*  
Maleri af Fr. Landt

1944 - Nr. 6  
21. 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

Kay Larsen:

## Verdensomsejleren » Galathea «

**M**ARINEKORVETTEN „Galathea“ var et berømt Skib, skønt ikke af de store. Den var bygget paa Gammelholm og løb af Stablen

6. Oktbr. 1831. Den blev en Verdenssejler af første Skuffe, og den var dog en forholdsvis lille Skude. Ikke noget Linieskib, ikke nogen Fregat, men blot en Korvet paa godt 800 Tons. Marinen skulde have et Skib paa Langfart. Kongen vilde have, at det skulde paa Verdensomsejling. Dens Chef, hvortil antoges den myndige, repræsentative St. A. Bille, skulde overvære Afleveringen af de danske Besiddelser paa Indiens Fastland; de var solgt til det engelsk-ostindiske Kompagni (ved Traktat af 22. Februar 1845). Skibet skulde eventuelt sørge for en ny Kolonisering af Nikobarøerne, som Danmark havde beholdt Retten til — og endvidere skulde St. A. Bille søge at fremme Danmarks Storfandel ved Traktater paa sin Vej videre ud i Verden, indsætte Konsuler og endda udføre omfattende videnskabelige Hverv.

Den betroede, udvalgte Sejler blev anset for et godt Søskib, hvad den havde vist sig at være f. Eks. paa sine Middelhavstogter i 1833 og 1839, men den var, som sagt, ikke nogen Kæmpe. Dens hele Længde var 138½ Fod, og dens Bredde var 33¼ Fod; men den kunde klare sig overfor mulige Fjender med sine 30 30-pundige og 54 Stkr. 18-pundige Kanoner, og saa havde den endda 10 Stkr. 4-pundige Haubitzer. Den var, hvad vi i gamle Dage vilde have kaldt en Letfregat, et slankt, velholdt Krigsskib, der pænt nok kunde repræsentere den lille danske Marine i alle de Havne, som den undervejs skulde anløbe.

Kapt. St. A. Bille højste Kommandoen og lagde ud

d. 16. Juni 1845 og afsejlede fra Rheden d. 25. Juni under rungende Salut og hilst til Afsked af en Mængde Mennesker, der viftede Farvel til Mandskabet, der skulde

være borte fra Fædrelandet over to Aar. „Galathea“ bragte endnu en Hilsen med ud til Trankebar; det var det sidste Krigsskib, der skulde besøge den gamle danske Stad, medens Dannebrog endnu vajede over Murtinden paa Dansborg.

Det blev en skrap Tur over Nordsøen, og to Mand faldt ned fra Rejsningen og slog sig ihjel, men det blev til Gengæld en skøn Sejlds gennem Kanalen, og det var en skøn Dag, da Korvetten passerede den kønne Ø Wight. Skibet stod saa ind i den spanske Sø med de dagligdags Forventninger til Storm og Uvejr, men Biskajabugten viste sig fra en uventet nydelig Side med rolig Sø og behageligt Vejr. Saa blev Kursen sat efter Azorer-

ne, og d. 21. Juli kom Korvetten til Ankers ved Madeira, og der fik Mandskabet Landlov, og Officererne kom paa dejlige Udflugter ud til Funchals skønne Omgivelser, hvor man kunde fryde sig over Kastanie- og Laurbærskove. Officererne lejede sig Heste i Byen for at komme godt omkring, og der var nok at se: En broget Blanding af Pinier og Bananer, Cypresser, Kaktus, Aloe, Myrther og Mimoser, men man kunde ogsaa træffe Græsgange med Violer, Forglemmigejer, Brombær, Jordbær, Smørblomster, der mindede om hjemlige Egne, særlig oppe ved Kirken „Nosa Senkora del Monte“ var Naturen storslaet. Saadan et Par Azoriske Øer skulde vi bare selv eje. Saa herlig og dog saa nær. Det var vel nok noget, vi kunde overkomme.

Der blev indskibet 8 Piber Madeira-Vin til Mandskabet paa Rejsen, og af denne Portion uddeltes daglig



Steen Andersen Bille, f. 1797, d. 1883.

$\frac{1}{6}$  Pot pr. Mand, og det var noget, Folkene kunde lide. Om Søndagen, det var d. 29. efter Paraden, holdtes der Gudstjeneste. Efter Præstens Tale og den afsluttende Psalme udbragte Chefen et „Gud bevare Kongen“, som gentoges af Besætningen ifølge god gammel Orlogsskik.

Samme Aften blev Ankeret hevet — og nu stod Korvetten ad Ostindien til. Det var en lang Vej, denne Vej til „De Danskes Ros og Magt“, og den er ikke videre morsom. En sjældnen Gang mødte man Skibe, og var det et med Dannebrog vajende, blev det hilst med ganske særlig Glæde, men paa denne lange Rejse var det dog særlig „Passagen over Linjen“, hvor Mandskabet fik Lov til at slaa Gækken løs, der morede den jævne Mand. Chefen viste sit „milde Ansigt“, og Fæsten forløb da ogsaa glat. Trods Panchesold og megen anden Lystighed gled Dagen da godt uden særlig Mislyd.

Men det kunde godt hænde, at den strenge Chef i Løbet af Rejsearene kunde knibe et Øje til eller vende det døve Øre til et eller andet. Og det kan jo være meget godt. En Dag, da der var blæst „klart Skib“, og der gjordes Plads til Saarede, og Sygelokalet var ryddet, Lægerne var placeret i Lazarettet, og Baadsmanspiberne skingrede, og alt i Skibet „foregik i Løb“, saa var der en Lærling, der fo'r over Dækket med en Kardus Krudt. Chefen mødte ham, genkendte ham og kommanderede i en bøs Tone: „Hov, Du er jo død!“ og pegede paa Sygestolen til Lazarettet. „Jeg har ikke Tid,“ svarede Lærlingen rask. „Jeg maa først hen med Krudtet.“ Og det gik. Drengen smuttede hen med sin Kardus, og Chefen lod ham slippe.

Efter endnu 77 Dages Sejlads kom „Galathea“ til Ankers paa Trankebar Rhed. En Hindu kom ud i Cati-morau, dyngvaad; han var danskstalende paa en noget gebrokket Maade. Han og hans Ligemænd var alle meget bedrøvede over Koloniens Salg. Dagen efter var Officererne i Land til Middag hos Guvernøren, og de var henne at se Byens store Pagode med den vældige Pagodevogn „Rath“, der var 43 Fod høj og 35 Fod i Kvadrat. Den kunde køres paa 16 Hjul, der havde 5 Fods Diameter. De gode Officerer saa Bajaderedans og var bagefter paa Jagt i en nærliggende Palmelund, hvor der vrimlede med Papegøjer og Egern. Senere var de i Porciar, hvor Guvernøren havde en smuk Have og endda en lille Dyrehave. Videnskabsmændene var med derude. Guvernøren lod afholde Bal, medens Videnskabsmændene var optaget af at slaa Livet ud af nogle Brilleslanger, de havde fundet paa Guvernørens Hus-tag.

Overleveringen skulde ikke foregaa endnu. Man ventede paa et Par „Kommissærer“ fra Madras. D. 15. Oktober var da „Galathea“s Ophold endt foreløbig, og Skibet afsejlede da, bestemt til Pondicherry, den franske Hovedkoloni i Indien. Dér laa Korvetten en enkelt Dag, saa fortsatte den Rejsen til Madras, som Korvetten forlod 21. Oktober. Paa Hugli mødte Skibet den nykøbte Dampet „Ganges“, der skulde være behjælpe-

lig ved den forestaaende Ekspedition til Nikobarerne. Ankeret faldt d. 5. November ved Fort William. tæt ved Calcutta, hvor Videnskabsmændene fik Lov til at udfolde sig.

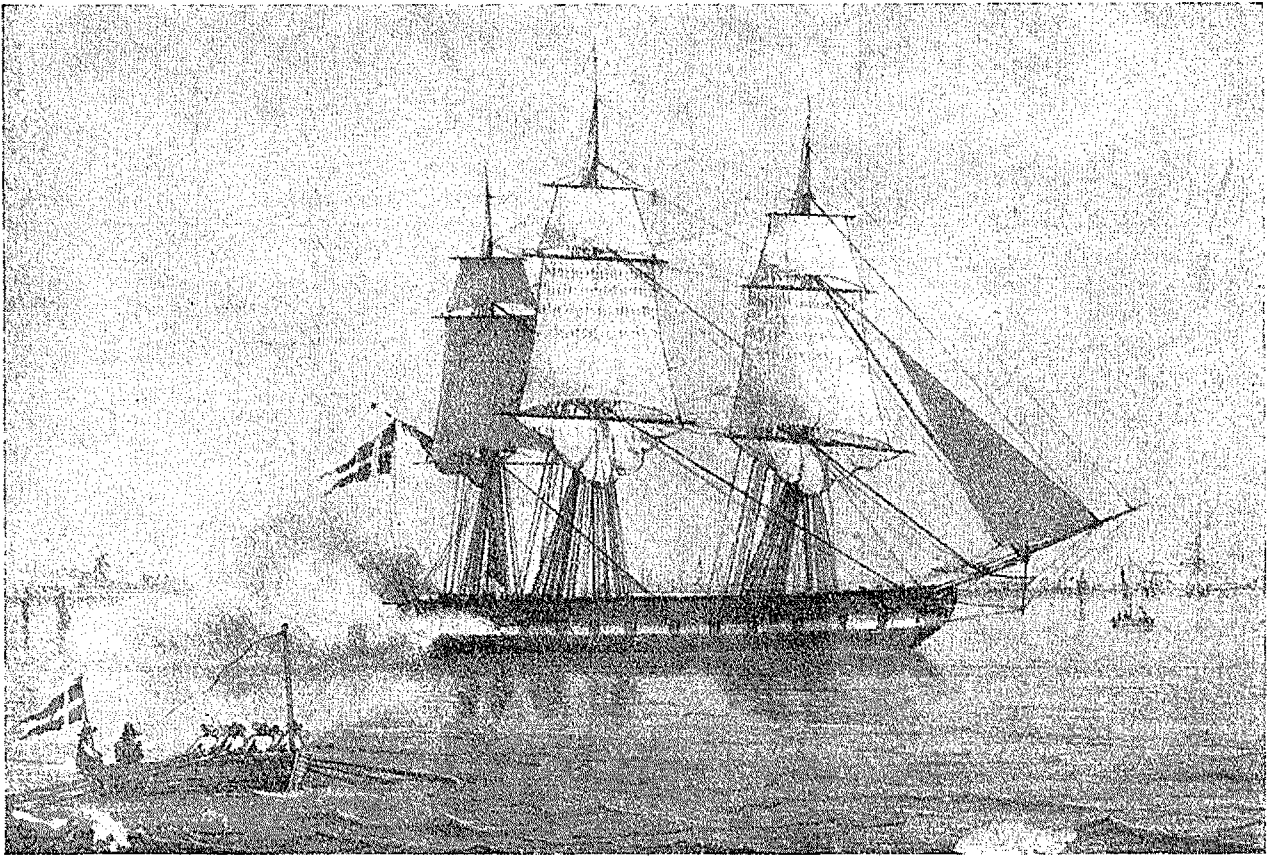
Nogen Tid efter at „Ganges“ og et lejet Transport-skib (d. 3. Decbr.) var afgaaet til Nicobarerne, lettede „Galathea“ Juleaftens Morgen, d. 24. December fra Calcutta, og 2 Dage efter stod den ud af Floden.

D. 3. Januar fik man Barren Island i Sigte. Øen skulde efter Planen undersøges; dette skete Dagen efter — og saa stod Kursen lige mod selve Nicobarerne, hvor man skulde opholde sig længere Tid. „Galathea“ tog særlig Stor-Nicobar, den sydlige og største Ø under Undersøgelse og foretog pr. Baad flere mindre Ekspeditioner, bl. a. langs de smaa Floder, der kunde besejles, særligt d. 20. Februar, da man trængte et Par Dagsrejser op ad den ret store Flod, der løber ud paa den sydlige Kyst, men man maatte snart opgive at trænge længere ind. Der var for uigennemtrængeligt for møjsomt. Flaget var imidlertid blevet hejst Onsdag d. 25. Januar med en hel Del Højtidelighed og hilst med Salut fra Korvetten. Ogsaa i Pulo Milu paa Nordsiden af Lille-Nikobar var Flaget kommet op, men der var ikke nogen Velsignelse med Koloniseringen. Der blev efterladt nogle Folk — og saa var det sidste danske Koloniarbejde forbi. „Galathea“ lettede fra sin Plads ved Stor-Nikobar d. 25. Februar og søgte til Pulo Penang paa Fastlandet for at faa sine mange Syge paa Hospital; det var de 19 Folk, som havde været med til den mislykkede Ekspedition d. 20. Februar. De havde alle faaet Nikobarfeberen.

Medens „Ganges“ blev tilbage ved Øerne, besat med Officerer og Mandskab fra „Galathea“, sejlede dette Skib videre og bragte de Syge til Penang. I Maanedens Løb kom de fleste af Folkene sig dog og blev sat ombord igen. D. 21. rejste Skibet atter, bestemt til Singapore, som naaedes d. 28. Derfra sejlede Skibet videre d. 9. April, og d. 11. April passeredes Linien for tredje Gang, og nogle Dage efter styredes Skibet ind i Banka Strædet, der adskiller Sumatra og Banka. Vandet i Strædet var mørkt som Øl. Sejladsen blev nu meget langsom, og det tog Tid og Besvær at naa Korvettens næste Anløbssted, Batavia, hvor „Galathea“ endeligt ankrede d. 22. April.

Det var en sand Svir for Videnskabsmændene at ture om i Batavias Omegn og for Officererne at deltage i Byens Selskabsliv, men Insektlivet var blevet en sand Plage, særligt ude paa selve Korvetten, der i lang Tid var befængt med Myrer, Edderkopper. Ørentviste og fremfor alt af Kakerlakker, der gjorde Besætningen Livet utaaleligt Dag og Nat, baade i Sengen og i Messen. D. 19. Maj passerede man Linjen for 4de Gang paa denne Rejse. Skibet var nu naaet til Kina-Søen, og det er ikke nogen Peblingsø. Dér er fuldt op af Skær og Korallrev, og det er Stedet for ustadig Vind og uregelmæssige Strømme. Der maatte ved Styringen udvises den yderste Forsigtighed og Opmærksomhed, men der skete dog den Ulykke, at en af Korvettens flinkeste





Korvetten „Galathea“.

Matroser faldt ned fra Krydsmærset, slog Hovedet mod Ruffet og døde ved Faldet mod Dækket. Endelig i Begyndelsen af Maj blev Vinden gunstigere, og 4. Juli ankrede Korvetten ved Manila.

Her — i denne spanske Koloni — stiftede Videnskabsmændene Bekendtskab med de Indfødte, Tagaterne, der stod paa et langt højere Kulturtrin end Hinduer og Javanesere — for ikke at tale om Malajerne — og de blev da ogsaa behandlet godt. Ved Afrejsen fra disse gode Øer kunde man ombord i Skibet, d. 16. Juni fejre Aarsdagen for Kommandohejsningen. Det var en herlig Maaneskinsaften, som Besætningen fejrede med Dans og Musik, medens „Galathea“ let og roligt gled videre henover Havets stille Flade, denne Gang med Kina som Maal.

Den næste Anløbshavn var Makao, hvor danske Skibe ofte havde ligget over i den lange, gyldne Tid, da Danmark havde sin store Handel paa Kina. Derfra gik Rejsen til Hongkong og Kanton, hvor enkelte Danske søgte at finde Stedet, hvor den danske Hong havde ligget, men Minderne maatte overalt paa denne Rejse lades tilbage, og „Galathea“ sejlede videre til Amoy og Chusan og derefter til Shanghai — og saa til Jeggo. Overalt havde Chefen sit Job med at ansætte Konsuler og at lægge Vejen tilrette for dansk Handel og Virke.

Men der var endnu lang Vej hjem. Efter Australien, som hidtil ikke havde været besøgt af nogen dansk Orlogsmænd, besøgte Sandwichsøerne, og saa skulde

Korvetten videre paa sin Jordomsejling til Sydamerika. Der anløb Skibet Callao, Montevideo, Buenos Aires og derefter Rio Janeiro og Bahia. Og saa kunde Korvetten stikke Næsen hjemefter. Ogsaa Hjemturen gik som den skulde. Det trak op til Krig hjemme i det gamle Land. Der kunde hjemme blive godt nok Brug for en Valkyrie som „Galathea“ med dens veløvede Besætning.

Det var med glad Fortrøstning, at man langt om længe, i Højsommeren 1847, gensaa den triste, den saa barske Kyst af Jylland. Man gav sig ikke Tid til at spørge Nyt i Skagen, men hastede videre Øst paa til Sjælland, og det timedes da ogsaa en skønne Morgen, at man ombord skimtede det skønneste Syn, man kunde se nogensomhelst Sted i hele den vidunderlige Verden, det skønne Slot Kronborg inde paa den bløde Kyst af det guddommelige Sjælland. Det herlige Syn af Kronborg, det, som en hjemvendende Langrejsefarer altid bedst husker, det skønne danske Vartegn ved Indløbet til Øresund.

Faa Timer efter var „Galathea“s berømmelige Rejse endt. Korvetten havde fuldendt Turen og fuldført den godt. Steen Bille strøg Kommandoen 31. August 1847.

Korvettens næste Togt, 1848, var „under Krigsudrustning“ under Kaptajn C. L. Præsilius.

<p> <math>\frac{A}{S}</math> MONTANA            Telefon 9246         </p>	<p> <i>Kul, Koks,            Cinders</i> </p>
---	---

Oscar Knudsen.

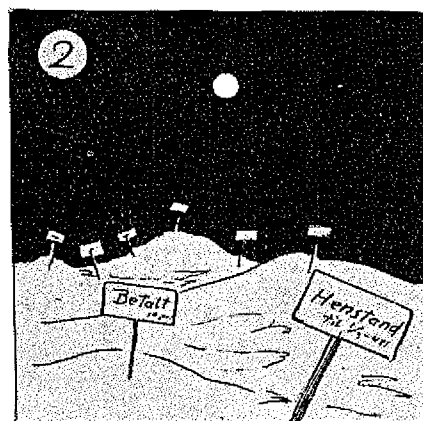
# Peter Præl

COPYRIGHT "VIKINGEN" COPENHAGEN

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



Jeg var egentlig tilfreds. Mit nye menneskekærlige Foretagende gav Bonus. Guldstøvet høbede sig p i mit Pengeskab, og samtidig havde jeg den Fornøjelse at tænke paa ..... at - at ..... naa ju .....



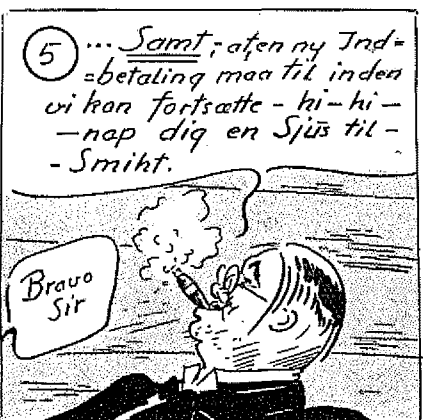
..... hvorledes 30 stakkels indesnede Mennesker satte hele deres Lid til, at mit, mit, Sir P. Præl's Initiativ skulde redde dem ud af den frygtelige Fælde, den haarde Polarnatur havde fanget dem i. Redde dem fra Sneens ubarmhjertige Favntag.



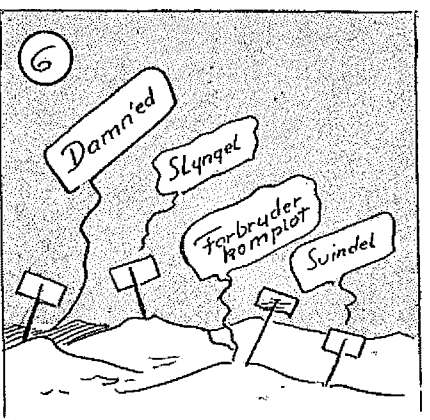
Men Guldgravere er, som saa mange andre Mennesker, upaalidelige i Pengesager. Og jeg ansaa det for min Pligt overfor de Folk, jeg havde i mit Brod, ikke at grave en eneste Mand ud, for han havde indbetalt sit Kontingent.



Naar Fyrene gjorde Vrovl og mente, at Prisen var for høj, -- det syntes Kunderne jo altid -- ja, saa var der jo ikke andet for end at give den „moralske Tommelskruc“ et lille Vrid. -- Hæ, hæ -- i at Fredsommelighed naturligvis.



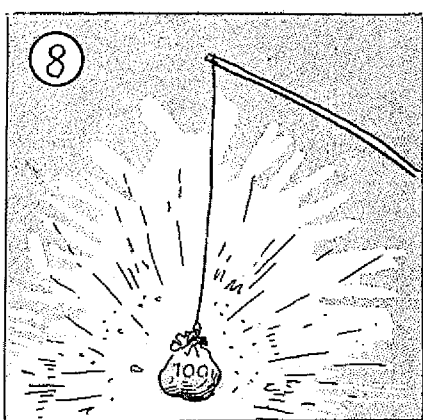
Disse smaa opmuntrende Mellemspil planlagde min Prokurst, Smith, og jeg saamænd i største Gemtyllighed og morede os selv som et Par store Børn derover. Jeg vil haabe, at mine „Kunder“ forstod Spøgen og morede sig lige saa godt som vi.



Naa, mellem saa mange Mennesker er der jo altid nogle, der ikke fortaar Forretningslivets ubonhorlige og strenge Krav. Det vil enhver business man" vide af egen Erfaring og give mig Ret i min Betragtning.



Saa kunde det jo blive nødvendigt at foretage et lille rask „Trip“ over „Markedet“ og give de usolide Kunder et lille Hak over Tuden, som det hedder i det haarde amerikanske Forretningsslang. Ork ja. Hvor er Motoderne de samme og Fremgangsmanden forskellig her i vort lille, skønne Land og hisset ovre i de store Forhold.



Som Regel resulterede saadan en lille razzia i omgængende og kontant Indbetaling af Restancer og Ekstrakvartaler. -- Mit Pengeskab var snart fuldt, og jeg selv Ejer af en blomstrende Virksomhed. „P. P.s Sne Service og Assistance Comp.“ var ved at blive en Kæmpeforeretning.



Jeg saa, næsten mod Ængstelse, hvor hurtigt Formuen voksede. „Hvad der gnar let kommer let“, og dette her var gaaet særdeles let, og Pengene kommet særdeles let. Hverfor saa vængste sig for Fremtiden Peter P. „Try again“. Men mine Anelser skulde vise sig at slaa til.  
Ærb. P. P., bussinessman.

# Interessant Søkortudstilling

## i Stockholm

Storslaet Gave fra B. & W.  
til Sjöhistoriska Museet

ALLE søfartsinteresserede kender Sjöhistoriska Museet i Stockholm, der under Intendent Gerhard Albes initiativrige og energiske Ledelse har udviklet sig til det førende Søfartsmuseum i Norden. Da Krigen begyndte, maatte Sjöhistoriska Museet ligesom de fleste andre Museer lukke og evakuere Flertallet af sine kostbare og uerstattelige Modeller, Malerier m. m. Men Museets skønne Sale fik ikke Lov til at ligge tomme hen. Tværtimod udfoldedes der fra Museets Side et altid vaagent aktuelt Initiativ, der er forbilledligt. Der blev arrangeret en Række Specialudstillinger af betydelig Interesse. Udstillingerne „Sømandsgerning i Alvorstid“ og „Værft og Skibsbygning“ vakte Opmærksomhed langt udover Landets Grænser. Og nu i Foraaret fortsattes Udstillingernes Række med en overordentlig instruktiv Udstilling „Sveriges „Sjökarta 1644—1944“, der er den første i sin Art, og som populariserer et specifikt og for Lægmanden vanskeligt tilgængeligt Emne med Smag og Fantasi.

Udstillingen markerer 300 Aars Jubilæet for Udgivelsen af „Een Sjö-Book som innehåller om Siöfar-ten i Östersjön aff Johan Månsson“, der er det grundlæggende Værk for Opmaalingen af svenske Farvande og en Milepæl i Søkortets Historie i det hele taget. Månssons Bog var i halvandet Hundrede Aar det vigtigste Hjælpemiddel for Navigationen i Østersøen og fik stor Betydning ogsaa for udenlandske Hydrografer.

I Anledning af dette 300 Aars Jubilæum har det svenske Postvæsen udsendt et særligt Frimærke, og Museet har ladet fremstille en Mindemedaille. Desuden har Museet udgivet en videnskabelig Publikation „Sveriges Sjökarta“, et Kæmpeværk paa næsten 500 Sider, der i Tekst og Billeder giver en udtømmende Fremstilling af Emnet.

Udstillingen har baade et historisk og et teknisk Perspektiv. Den historiske Afdeling er overordentlig omfattende og spænder fra de ældste bevarede Peripler (græsk Betegnelse for Beskrivelse af Sejlvejen langs Kysterne i Middelhavet etc.) fra det 5. Aarhundrede før Kr. til de mest moderne, med alle tekniske

Hjælpemidler fremstillede Søkort. Blandt de udstillede Kort og Beskrivelser lægger man særlig Mærke til det ældste kendte Portolanfragment (Portolano = Havnebog), en Beskrivelse af Sejlvejen fra Ribe i Danmark til Accon i Syrien. Den stammer fra Begyndelsen af det 11. Aarhundrede og er sandsynligvis udarbejdet for Pilgrimsfærd til det hellige Land. En anden Ting, der er af særlig Interesse for Danskere, er den Beskrivelse af Dele af Østersøen, der findes i Kong Valdemars Jordebog, og som er den ældste kendte Beskrivelse af nordiske Farvande.

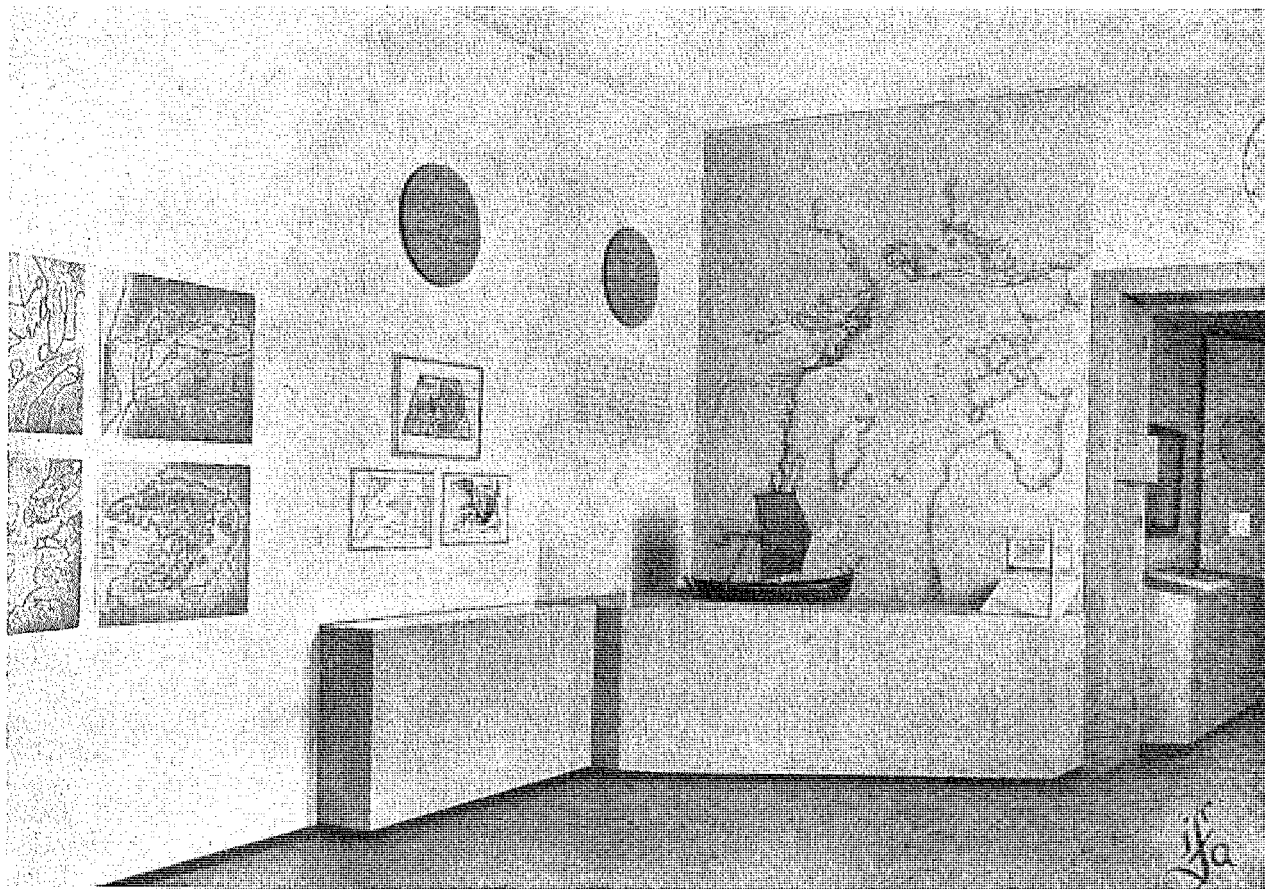
Andre Afdelinger af Udstillingen viser den sideløbende Udvikling af den tekniske Fremgangsmaade ved Fremstillingen af et Søkort fra Arbejdet ude paa Havet til Kortets Trykning. Afdelingen, der viser Kompassets Udvikling, er for en stor Del baseret paa den danske Skibsfører Carl V. Sølvørs indgaaende Undersøgelser,

og en af de interessanteste Ting paa Udstillingen er det af Sølvør rekonstruerede Leidarstein Kompas, der er den ældste Form for Kompas, man kender. Men Udstillingen omfatter et saa uhyre Materiale og rører ved saa mange Problemer, at det er ganske umuligt blot at nævne de vigtigste Ting i en Tidsskriftartikel. For den interesserede er den en sand Guldgrube.

Som altid, naar det drejer sig om Udstillinger paa Sjöhistoriska Museet, er den udstillingstekniske Side af Sagen i den skønneste Orden. Den fortjener da ogsaa en særlig Omtale her. Et Søkort i sig selv ejer ikke nogen større billedmæssig Slagkraft, men Arrangørerne har forstaaet virtuost at fremtrylle en illustrerende Baggrund og at understrege og accentuere det væsentlige og servere det paa en saa original Maade, at alle føler sig fængslet. Den vanskelige Opgave er virkelig beundringsværdigt løst, Farve og Form, Flade



Titel-Planche til Johan Månssons Söbög.



Hjørne af Udstillingen med Kort over Østersøen rekonstrueret efter den første Beskrivelse i Kong Valdemars Jordebog omkring 1250.

og Skrift er komponeret sammen til et kunstnerisk Hele. Udstillingens Aabning fandt Sted den 15. April og foregik under meget højtidelige Former i Museets pompøse Trofæhal, der er smykket med gamle Gallionsfigurer og vældige Slagmalerier. Til Stede var Kronprinsen, Kronprinsessen, Prins Vilhelm, Prins Bernadotte, en Række ledende Personligheder indenfor den svenske Marine og Søfart, Embedsmænd, Videnskabsmænd og Museumsfolk. Begivenheden overværedes ogsaa af nogle særligt indbudte Gæster fra Danmark, Kommandør Peder Jensen fra Søkortarkivet i København, Direktør Houmøller og Propagandachef Knigge,

Burmeister & Wain. Direktøren overrakte som Gave fra Burmeister & Wain en smuk Model af et B. & W.-Dieselmotorskib. I en kort Tale udtrykte Direktør Houmøller B. & W.s Taknemmelighed cverfor Sjøhistoriska Museet for Raad og Bistand, der var blevet ydet ved Indretning af B. & W. Museet, og kom derpaa nærmere ind paa den nære Forbindelse, der i de sidste 50 Aar har bestaaet mellem B. & W. og svensk Finans, svensk Industri, svensk Foretagsomhed og svensk Kultur i det hele taget. Som en ringe Erkendtlighed havde B. & W.s Bestyrelse besluttet at forære Museet denne Model. Kronprins Gustaf Adolf takkede Direktør Hou-

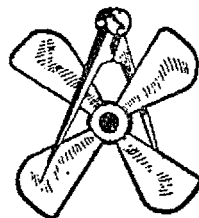
Deres  
Bankforretninger



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

34 Afdelinger i København og Omegn  
52 Filialer og Kontorer i Provinsen

**HANDELSBANKEN**

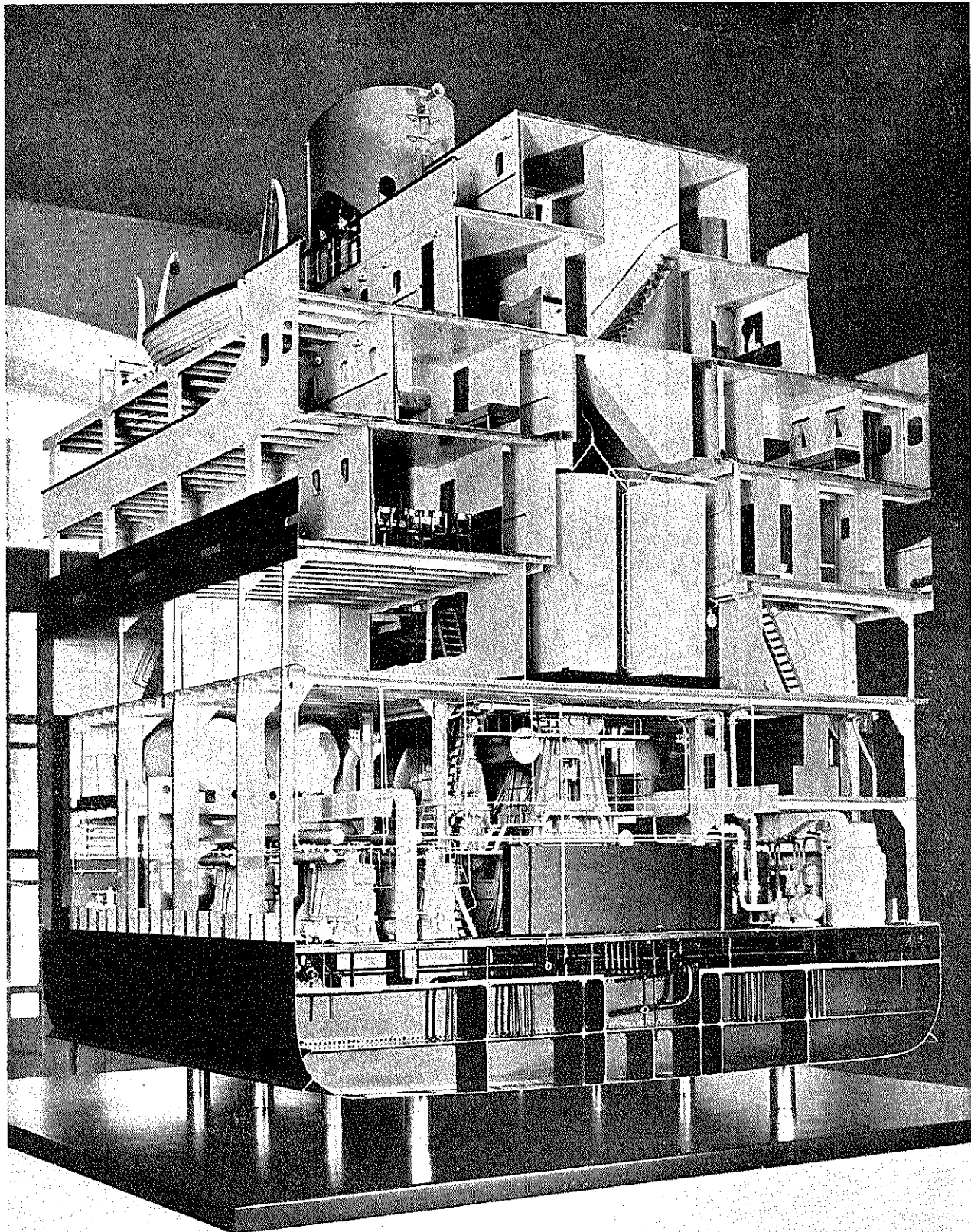


### KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kodelpasserprøven Den kommunale Elektroinstallatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163. KØBENHAVN

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)



*Sektionsmodel af S/S „Mongolia“ (1 : 25). Gave fra B. & W. til Sjöhistoriska Museet i Stockholm.*

møller og overrakte ham Ridderkorset af Nordstjernen. Professor Erixon takkede paa Museumsbestyrelsens Vegne og betegnede Modellen som den kostbareste Gave, Museet endnu havde modtaget.

Det drejer sig da ogsaa om en ret enestaaende Model. Det er en Sektionsmodel af M/S „Mongolia“ i Størrelsesforhold 1 : 25. M/S „Mongolia“, der er et Fragtskib paa 8600 Tons, blev i 1942 bygget til Det

# D/s JUTLANDIA

Ny Toldbodgade 5

København

Telf. 8192

Østasiatiske Kompagni og er et typisk B. & W. Dieselmotorskib forsynet med en B. & W. Dieselmotor af nyeste Konstruktion. M/S „Mongolia“ har saa at sige fra Fødslen haft Tilknytning til Sverige, idet det var Kronprinsesse Ingrid, som i sin Tid døbte Skibet. Modellen, der er udført af Osgaard & Olsens Modelbyggeri i Charlottenlund, er meget instruktiv. Den er aaben til alle Sider, saa man tydeligt kan se hele Maskineriets Indretning, Rørledninger etc., Dækkenes Placering, Kahytternes Udstyr m. m.

Modellen vakte stor Beundring paa Udstillingen i Stockholm. Den staar nu paa Sjöhistoriska Museet og fortæller alle Besøgende om dansk Motorskibsbygnings Førerstilling og dansk Tekniks høje Stade. Det er glædeligt, at det i det femte Krigsjaar har været muligt at

vise denne Gestus fra dansk Side. Det er saa lidt, der kan gøres i Øjeblikket, derfor maa denne Gave fra B. & W. tillige betragtes som et Symbol, og man har Indtrykket af, at man i Sverige ogsaa opfatter det saaledes.

Referenten.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

**G. B. HANSENS ETABL.**

Paa Grund af Saneringen er vi flyttet  
til

**BREDGADE 32**

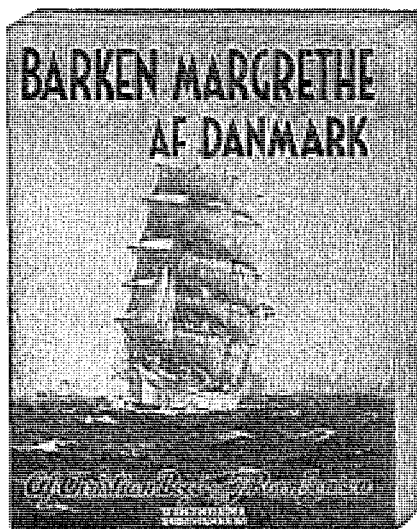
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

**Vi holder  
os til**



**ESBJERG TOV-  
VÆRKSFABRIK A/S**



## „Barken Margrethe af Danmark“

Af Chr. Bogø og J. Ravn Jonsen

★

Den rigtige Sommerlektüre paa 270 Sider,  
stort Format, for kun Kr. **4.50** indb.

★

Den fængsler fra første til sidste Side og  
er en spændende Bog til en billig Pris

# Barken „Capella“'s Stranding

## for 41 Aar siden

I Slutningen af dette Aar er det 41 Aar siden det norske Barkskib „Capella“'s dramatiske Stranding fandt Sted paa Revlen ud for Bovbjerg.

Den sidste Lørdag og Søndag i November 1905 blæste der paa den jyske Vestkyst en forrygende nordvestlig Storm, der med tidligere gjorde Erfaringer in mente gjorde det forventeligt, at der maatte spørges Ulykker fra Søen. Forventningerne holdt ogsaa Stik. Søndag Aften ved 7—8 Tiden saa den fra Liløre Redningsstation udsendte Strandvagt Blus fra Havet, hvilket ogsaa observeredes af den fra Ferring Redningsstation etablerede Strandvagt. Da der ingen Tvivl kunde være om, at Blusningen stammede fra et nødstedt Skib, løb Strandvagterne saa hurtigt som muligt til deres respektive Redningsstationer, hvor Mandskabet straks sammenkaldtes. Skibet kom med svær Part fra Nordvest og stødte ved 8½ Tiden paa Revlen lige ud for Ferring By, hvor omtrent samtidig en af Redningsmændene var kommet til Stede og ved Affyringen af Signalarakter lod de nødstedte Skibe vide, at Strandingen var observeret, og at Hjælpeforanstaltninger iværksattes.

Da det var umuligt paa Grund af den med Paa-landsvinden følgende høje Sø at opholde sig paa Stranden nedenfor den høje Bovbjerg Skrænt, kunde Raketapparaterne desværre ikke anbringes paa Stranden, men maatte anvendes oppe fra Bakkeskrænten, hvilket gjorde Udskydningen af Raketterne mindre sikker, hvortil kom et Bælgmørke, som gjorde det umuligt at se Skibet, der var bleven staaende paa Revlen ca. 500 Alen fra Land.

Der blev straks affyret en af de kraftige Dobbelt-raketter, der dog kun naaede halvvejs ud til Skibet, og umiddelbart efter den første endnu en Dobbelt-raket, som naaede noget længere ud. men dog omkring 100 Alen indenfor Skibet. For eventuelt bedre at kunne overse Forholdene gik man nu over til at afbrænde Strandingslys, som ogsaa lyste godt op, men hvis Virkning dog ikke kunde naa ud til Skibet, hvorfra der hørtes stadig Raaben og Skrigen, medens man stod hjælpeløs inde paa Land.

Imidlertid bedredes Vejret temmelig hurtigt, og efter en god Times Forløb var Søen faldet saa meget, at det blev muligt at anbringe Raketapparaterne nede paa Stranden. Paany livislede en af de kraftige Raketter ud mod Skibet, og denne Gang havde man Heldet med sig, idet Linen og Linerne fra flere efterfølgende Raketter naaede ud og lagde sig over Skibet, men til alles Forbavselse foretog man sig intet om Bord paa dette.

Kl. 10 skiltes Skibet i 2 Stykker, og medens Agterskibet blev liggende, drev Forskibet, hvorpaa Fokkerigningen endnu stod med alle tilsatte Sejl, endogsaa Bramsejl, noget indefter og svajede rundt, saaledes at Stævnen kom til at vende ud mod Agterskibet. Samtidig med, at denne Sønderslagning fandt Sted, er de ombordværende rimeligvis blevet skyllet over Bord, idet man fra nu af ikke mere hørte Raab fra Skibet. Der blev affyret endnu en Raket, som lagde

Linen over Forre Mærseraa, men da heller ikke denne Forbindelse blev benyttet, indsaa man det unyttige i at affyre flere Raketter og besluttede at afvente Dagens Frembrud.

Fra Redningsstationen Liløre var man i Mellem-tiden indtruffen med baade Redningsbaad og Raketter, men da Baaden paa Grund af Forholdene ikke kunde udsættes, da den ikke kunde føres paa Stranden, forblev den ved Bovbjergs nordlige Affald for at afvente en Forandring af Forholdene. Der blev ogsaa af denne Stations Mandskab affyret Redningsraketter, der ligeledes tilvejebragte Forhindelse, men uden at den blev benyttet fra Skibets Side.

Ved Dagens Frembrud viste der sig for Øjet et sørgeligt Syn saavel ude paa Havet som paa Stranden; det store Jernskib var helt sønderlaaet, hele Stranden var fuld af Vragstumper og Dele af Ladningen, som bestod af Planker og Brædder, og ikke det mindste levende at observere. Agterdelen laa for sig som skaaret over med en Kniv og aldeles raseret for sin Rigning, medens Fokkerigningen endnu stod paa den forreste Del af Vraget.

Efter at Skibets Reder, Hans H. Petersen af Arendal, var ankommet til Strandingstedet, fik man oplyst, at Skibet, hvis Navn var „Capella“, var en Jernbark, som var bygget i 1875 i Vegesack og 915 Registertons drægtig. Et Aar forinden havde han købt Skibet fra Bremen, og hans Broder havde hidtil ført det, men efter at Skibet havde lastet i Sverige forinden sin sidste Rejse, havde hans Broder forladt det og en anden Kaptajn overtaget Føringen. Barkens Bestemmelsessted var Sydafrika, men paa Rejsen auløb Skibet Hjemstedet, Arendal, hvor Rederens anden Broder, der gjorde Tjeneste om Bord som 2. Styrmand, ogsaa gik i Land, og en anden Mand kom i hans Sted. Ialt havde det været 15 Mand om Bord, og Skibet forlod Arendal Dagen før det strandede her paa den barske jyske Vestkyst. I. O.



### CHR. ANDRESEN

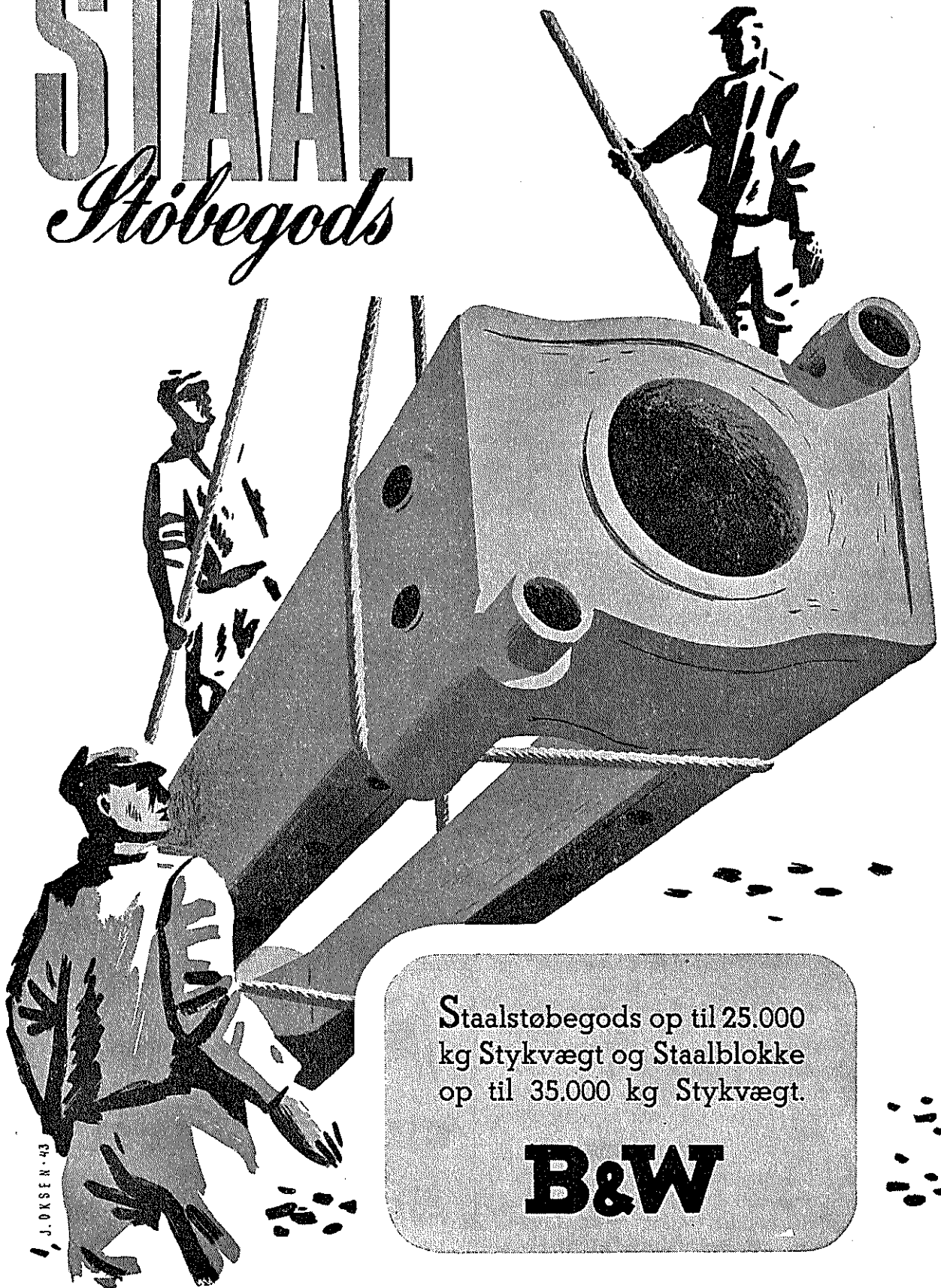
Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

# STAAL

*Støbegods*



Staalstøbegods op til 25.000  
kg Stykvægt og Staalblokke  
op til 35.000 kg Stykvægt.

**B&W**



# Fregatten »Jylland«

## i Krig og Fred

Gyldendals Forlag. Kr. 15.00.

Den 9. Maj, 80 Aars Dagen for Søkampen ved Helgoland, udsendte Komitéen til Fregatten „Jylland“s Bevarelse paa Gyldendals Forlag en smukt udstyret Bog om den gamle Fregat.

„Jylland“ selv er kendt nok i sin nuværende Skikkelse af alle Københavnerne, der har set den ligge fortøjet ved Langebro, og efterhaanden har Masser af Provinsboere vel ogsaa set den eller hørt om den, ikke mindst paa Grund af dens Egenskab som Logiskib for Provinsskolebørnene under disses Feriebesøg her i Byen. Men Fregattens Historie med dens Indsats i vor Flaades Kamp under Suensons Kommando fortjener at kendes af alle, som elsker vort gamle Land, og derfor er denne Bog velkommen og værdifuld. Som en af Forfatterne, Løjtnant Bendix Thostrup skriver: „Jylland“ har senere givet nationale Følelser Næring blandt høj og lav i vor Marine, og „Jylland“ er stadig Samlingsmærket for den danske Orlogsgast. „Jylland“ er med Rette Symbolet for den danske Flaades Traditioner —“

Bogen, som længe har været forberedt — to af Bidragyderne er i Mellemtiden afgaaet ved Døden — er redigeret af Komitéens Sekretær, Kontorchef P. A. Feldthusen og Kommune-lærer Alfr. Jeppesen, og dens Indhold skyldes hovedsagelig sagkyndige kendte Marineskribenter, der ved, hvad de skriver om og fortæller det godt og fornøjeligt. Den er illustreret smukt med gode Billeder efter Fotografier og Tegninger, og en Række nationale Fonds og Institutioner har støttet Udgivelsen. Den indledes med en kort Artikel af Hans Excellence, Vice-admiral A. H. Vedel, der slutter saaledes:

„Maatte denne Bog foruden at bringe Bud fra Fortiden ogsaa hos Læserne bidrage til at styrke Forvisningen om, at Danmarks Flaade, naar den igen op-

staar, atter vil være rede til at gøre sin Pligt, naar det bliver krævet.“

Derefter følger en Side med tre dejlige Vers af Axel Juel — og disse to første Sider er den værdigste og skønneste Indledning til den gamle Fregats Saga.

Men hvor vilde det have gjort god Virkning, om selve Sagaen, i Stedet for med Ingeniør G. K. Jensens fortræffelige og grundige, men tørre og „Jylland“ saa lidt vedrørende Skildring, var blevet indledet med f. Eks. Mester C. Borrilds fornøjelige Afsnit om „Jylland“s Rigning, der begynder saa friskt:

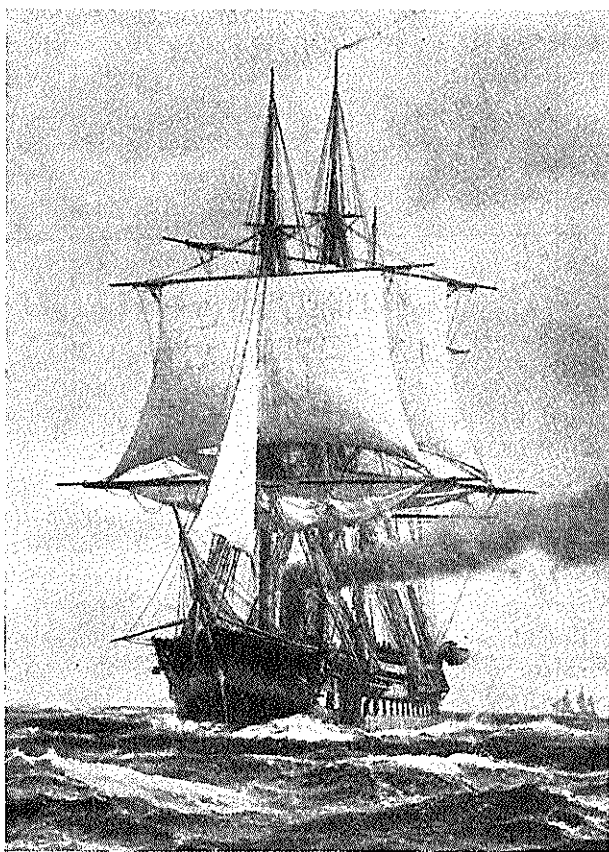
„Aldrig havde jeg tænkt eller troet, at et Skib kunde være saa stort!“ udbød en 13—14 Aars Dreng for ca. 70 Aar siden, da han første Gang satte sine Ben paa Fregatten „Jylland“s Dæk.

I Stedet for indleder Redaktionen altsaa Bogen med ovennævnte godt 23 Sider lange Beskrivelse af Orlogsværftet før og nu, af Skibsbygningens Udvikling og Marinens Organisation — hvori „Jylland“ kun omtales i 10 Linier! Som sagt, alt yderst velskrevet og rigtigt, og i

„Tidsskrift for Søvæsen“, i „Under Dannebrog“ eller i „Vikingen“ vilde denne Artikel have været paa sin rette Plads, men hvorfor anbringe den i Bogen om „Jylland“?

Og med det samme — det er en god Bog, men den kunde have været bedre redigeret! Der er for mange Gentagelser, samme Begivenheder eller Emner omtales af de forskellige Bidragydere, hvilket selvfølgelig ikke er Forfatternes, men Redaktionens Fejl. Jeg vilde tro, at om en af vore Flaadehistorikere havde paataget sig Redaktionen, var Emnerne blevet anderledes fordelt, Stoffet mere specialiseret og Gentagelserne udelukket.

Det er vanskeligt at fremhæve enkelte Afsnit af



Teksten, de er alle udmærket skrevet, og selv om f. Eks. de forskellige Minder fra Togterne med Fregatten ligesom synes at være skaaret efter samme Skabelon, fortælles der mange morsomme eller interessante Oplevelser, og Livet om Bord gøres forstaaeligt og levende for Læsere, der aldrig har slidt Dæksplankerne i Datidens Orlogsmænd. Den mest originale Skildring skyldes Arkitekt E. W. Marston, som med et sikkert Blik for den joviale Skibshumor og de mange smaa pudsige Episoder, der forefaldt og udspillede om Bord, jævnt og bramfrit opfrisker alt dette med et lunt Blink i Øjet.

En lille Erindringsforskydning maa vi have Lov at korrigere i Departementschef Saxilds smukke og stemningsfulde Minde, Side 108: Det var ikke i 1880, at Fregatter gjorde sin sidste Rejse — denne blev foretaget som Togt til Vestindien i 1886—87.

Skildringen af „Jylland“ og Helgolandsslaget er udmærket klart fortalt af Kommandør H. Barfod — en saadan er jo læst før, men kan selvfølgelig ikke undværes i denne Bog. De gamle Veteraners Fortællinger om Kampdagen i det Skib, de var udkommanderet

med, kender vi ogsaa fra Kommandør H. Kiær's Bog, men med Rette er nogle af dem optaget i denne.

Helt nyt Stof er derimod Mester Borrilds ovenfor nævnte Artikel om Fregattens Rejsning med de mange forbavsende Oplysninger, som f. Eks. at Knappen paa Stortopper var anbragt i omtrent to Gange Rundernaars Højde over Vandfladen — at en Underraa vejede ca. 6 Tons, og at der medgik ca. 12.000 m Tovværk til Fregattens løbende Gods! Det samme gælder Løjtnant Bendix Thostrups Bidrag om „Jylland“'s Bygning og Stabelafløbning, samt om samme Forfatters lille Beskrivelse af Fregatten som Torpedoskib. Og med stor Interesse læses Overingeniør Paul Petersens Oplysninger om Komitéens Dannelse og dens Arbejde for at skaffe Midler til „Jylland“'s Istandsættelse og fortsatte Eksisteris, samt Direktør Philip Sørensens Artikel om Provinsskolebørnene og Fregatten.

Men som sagt — alle Forfatterne har skrevet godt og underholdende og dermed bidraget til at gøre den gamle Fregats Saga saa tydelig og interessant, at Bogen fortjener at blive et nationalt Mindeskrift, som burde findes i mange gode, danske Hjem.

Gustav Kragh.

## Eksamen ved Odense Maskinistkskole

Til *Den almindelige Maskinisteksamen* indstillede sig 38 Eksaminander, hvoraf nedennævnte 34 bestod:

*Fra Odense Maskinistkskole:* Hans Christian Andersen, Hans Kristian Bæk, Preben Arne Drud-Jensen, Carl Erik Jakobsen, Karl Erik Jarl, Børge Jensen, Poul Erik Jensen, Axel Juel-Nielsen, Børge Sylvester Kristensen, Ole Larsen, Hans Juel Nielsen, Henri Nielsen, Johannes Christian Nielsen, Gunnar Rasmus Christian Petersen, Poul Jacob Poulsen, Jørgen Rasmussen, Poul Erik Rasmussen, Rasmus Jørgen Rasmussen, Simon Johannes Simonsen, Frode Abild Søndergaard, Poul Kromann Sørensen, Vagn Aage Sørensen, Kaj Robert Vejlin, Knud Anders Veber, Jørgen Bjørn Krogsby.

*Fra Svendborg Maskinistkskole:* Ove Franch Busch, Hans Marinus Anderschou Carlsen, Bjarne Charles Jørgensen, Harry Johannes Kristensen, Hjalmar Rosager.

*Fra Kolding Maskinistkskole:* Knud Georg Dam, Keld Hoffensetz, Jørgen Nielsen, Tage Olsen.

Elev Keld Hoffensetz fik tildelt Præmie af Julius Skrikes Stiftelse.

Til *Motorpasserprøven* indstillede sig 25 Eksaminander, hvoraf 23 bestod:

*Fra Odense Maskinistkskole:* Carl Erik Hansen, Henning Behrens Jensen, Orla Juliussen, Helmuth Anders Jørgen Larsen, Jørgen Madsen, Otto Nielsen, Bent Aage Pedersen, Erik Jørgen Rasmussen, Poul Carl Frederik Sørensen, Erik Vangsgaard.

*Fra Kolding Maskinistkskole:* Bent Vahl Bendixen, Povl Henning Hjort Lorenzen, Svend Erik Nielsen, Keld Petersen, Olaf Clemmensen, Oluf Kjærboell Strandby.

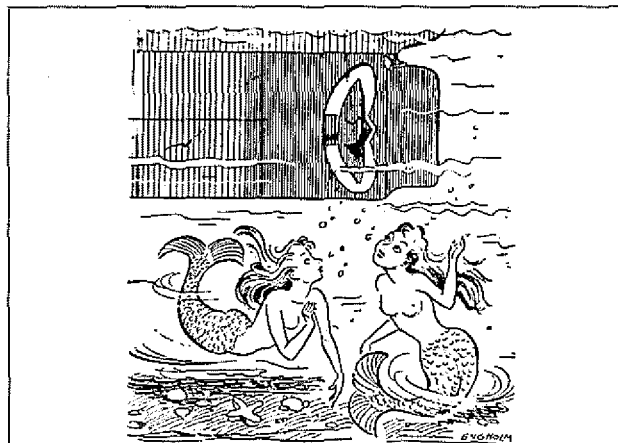
*Fra Svendborg Maskinistkskole:* Robert Printzluu

Hansen, Sten Evald Hansen, Erik Ejvind Hjetting Nicolaisen, Johan Nielsen, Niels Petersen, Bernhard Rasmussen, Sven Thomsen.

Til *Maskinpasserprøven* indstillede sig 17 Eksaminander, hvoraf nedennævnte 14 bestod:

*Fra Odense Maskinistkskole:* Carl Erik Hansen, Henning Behrens Jensen, Orla Juliussen, Helmuth Anders Jørgen Larsen, Jørgen Madsen, Otto Nielsen, Bent Aage Pedersen, Erik Jørgen Rasmussen, Poul Carl Frederik Sørensen, Erik Vangsgaard.

*Fra Kolding Maskinistkskole:* Bent Vahl Bendixen, Povl Henning Hjort Lorenzen, Keld Petersen, Erik Bjerring Pedersen.



„Ren i Bunden!“ „Ja, men den er ogsaa malet med HEMPEL's Bundfarver?“

**B**artholomew Roberts var ligesom sin Forgænger Howell Davis og mange andre af den Tids Sø-røvere ogsaa Walesmand. Han var ved sin Overtagelse af Kommandoen paa „The Hunter“ efter Howell Davis' Død endnu kun 25 Aar gammel, men trods sin Ungdom viste han sig snart at være den rette Mand paa den rette Plads i „The Hunter“s Chefkahyt og som Anfører for den Bande forvorne og ikke altid lige medgørlige Slyngler, der udgjorde dette Sø-røver-Skibs underordnede Besætning. Af Skikkelse var han høj og kraftig, havde et mandigt og kækt Udseende, og Bestemthed prægede hans Ansigtstræk. Han var sirlig med sin Paaklædning og krævede saa vidt muligt det samme hos sine Undergivne, over for hvem han med myndig Optræden forstod at sætte sig i Respekt. At han satte Pris paa Orden og Disciplin om Bord fremgaar klart af et af ham selv skrevet Reglement, som ved hans Død faldt i Hænderne paa hans Modstander, og som den Dag i Dag findes i Britisk Museum. Dette Reglement har i dansk Oversættelse følgende Ordlyd:

§ I. Enhver Mand om Bord har lige Andel i al Proviant og Spiritus, som tages fra andre Skibe, medmindre Knaphed gør det nødvendigt for alles Vel at stemme om Opsparing.

§ II. Enhver Mand, som over for sine Kammerater vil kaldes ærlig, har om Bord i en erobret Prise Ret til fra de Overvundne at tilvende sig et Skift Klædningsstykker. Men dersom han forsøger at bedrage det samlede Kompagniskab for Værdien af en Dollar, skal han straffes med Marooning. Er Bedrageriet forsøgt mellem to af Mandskabet indbyrdes, skal Ørene

# Historiske Sørøvere

XVII.

Filibustere og Maroonere — Ved Oscar Jensen

## Bartholomew Roberts

og Næsen skæres af Bedrageren, og han skal sættes i Land — dog ikke paa en øde og ubeboet Ø, men et Sted, hvor det skønnes, at han vil faa mange Genvordigheder ved at klare sig.

§ III. Spil om Pengene med Kort eller Terninger er ikke tilladt om Bord.

§ IV. Lamper og Lys slukkes Kl. 8 Aften. Dersom nogen af Mandskabet efter den Tid fortsætter et Drikkelag, henvises de til det aabne Dæk.

§ V. Skibets Kanoner og hver Mands Pistoler og Hugerter holdes rene og klar til Brug.

§ VI. Den Mand, der forlader Skibet eller sin anviste Post under Kamp, straffes med Død eller Marooning.

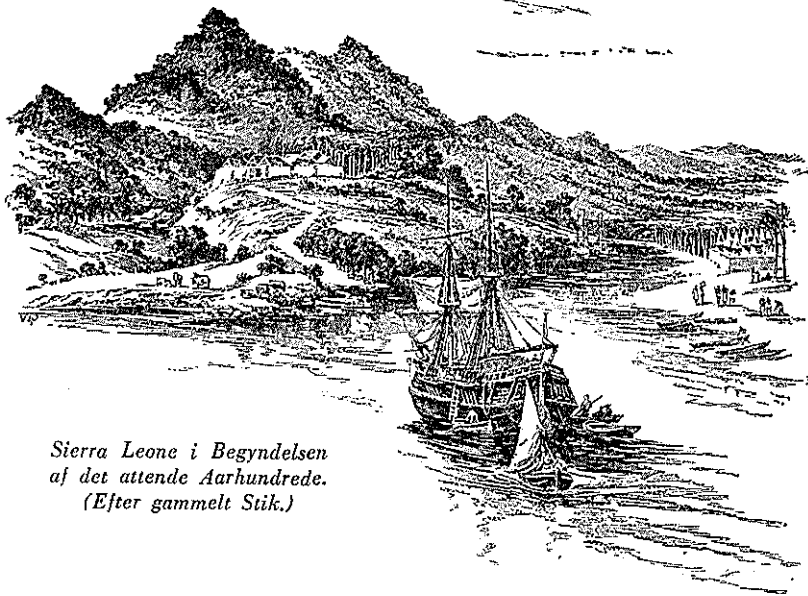
§ VII. Indbyrdes Slagsmaal om Bord er strengt forbudt. Alle Uoverensstemmelser Mand og Mand imellem afgøres i Land med Pistoler eller Hugerter. I saa Tilfælde ledsages de stridende Parter i Land af to Underbefalingsmænd, som stiller dem Ryg mod Ryg i 15 Skridts Afstand fra hinanden. Paa givne Kommando tørner de rundt med Front mod hinanden og giver øjeblikkelig Ild — hvis ikke skal Pistolerne slaas dem af Hænderne.

Skyder de begge forbi, skal de straks gaa løs paa hinanden med Hugerterne, og den, der tapper det første Blod af sin Modstander, erklæres for Vinder.

§ VIII. Ingen om Bord, som har sin fulde Førlighed, maa tale om at overgaa til anden Levevej, før hver Mands Fortjeneste udgør mindst 1,000 Pund Sterling. Men hvis nogen mister et Lem eller paa anden Maade bliver Krøbling i Tjenesten skal Vedkommende have Ret til at trække sig tilbage, og der til-



Bartholomew Roberts var en mandlig Skikkelse med et kækt Udseende.



*Sierra Leone i Begyndelsen  
af det attende Aarhundrede.  
(Efter gammelt Stik.)*

kommer ham 200 Pund Sterling af den fælles For-tjeneste.

§ IX. Alt Bytte i Guld, Sølv, Juveler eller kon-tante Penge fordeles efter Rang. Kaptajnen tilkommer 3 Andele, Styrmand og Kvartermester hver 2 Andele, Tømmermand, Baadsmand og Kanonerer hver 1½ An-del og Resten af Mandskabet hver 1 Andel.

§ X. Skibets Musikanter er normalt fritaget for Tjeneste paa Sabbaten, men Ugens øvrige 6 Dage og Nætter skal de til enhver Tid være til Disposition, medmindre særlige Omstændigheder foreligger.

Meningen med dette Reglement for Orden og Dis-ciplin om Bord var naturligvis god nok; men naar det tages i Betragtning, hvilke forbyrderiske Elementer det var bestemt for, turde det dog være tvivlsomt, om det til enhver Tid blev strengt overholdt ud over de Para-graffer, der var gældende under Kamp og ved det rø-vede Byttes Fordeling. Mod Opsætsighed kendte Rob-erts dog ikke til Skaansel. I et enkelt saadant Til-fælde, som indtraf kort efter at han havde tage Kom-mandoen paa „The Hunter“, skød han Vedkommende ned paa Stedet, uden at hans Autoritet overfor den dræbtes Kammerater derved blev røkket — tværtimod bidrog denne beslutsomme Optræden til at styrke hans Position, og ved hans senere kloge Dispositioner, hans Mod og Uforfærdethed under alle Kamphandlinger vandt han hurtigt sine Undergivnes Beundring. Disse Pirater indsaa snart, at han var den rette Kaptajn for dem, og han blev i deres Øjne inden længe betragtet som ufejlbarlig og en Mand, hvem Alverdens Pistol-kugler og Sværdhug prellede af paa. Ligesom hans Paaklædning som sagt altid var sirlig, saaledes yn-dede han ogsaa at pynte sit Skib, og det hørte med til enhver Festlighed om Bord, at han behængte det med Flag fra Bovspryd og opover i Guirlander mellem alle tre Toppe og ned til Agterstavn. Hans Sørover-Ken-dingsflag var ogsaa noget for sig. Det var af svært, sort Silke med et paamalet hvidt Skelet, som i den ene Haand holdt et Timeglas og i den anden Haand et Kranium over de traditionelle korslagte Dødnings-been — herunder et Spyd, der gennemborede et blod-dryppende Hjerte.

Roberts var en Kampens Mand — en ypperlig Pistolskytte og Sværd-fægter, som under Angreb kastede sin egen Person ind i Slagets Tum-mel, hvor Faren var størst, og ved sit Mod og sin Dødsforagt opildnede han sine Folk til at følge sit Eksem-pel. Hans Navn blev hurtigt hadet og frygtet blandt Søens Folk, der røgtede et fredeligt Erhverv, og den Terror det allerede havde skabt paa den korte Tid, han havde opereret som Sørover-Kaptajn, fremgaar klart af Beretningen om hans Visit til New Foundland i Juni 1720.

Han sejlede frækt ind i Havnen Trepassi under fuld Tromme- og Trompet-Musik, med flyvende Vimp-ler fra For til Agter og med sit uhyg-geligt dekorerede sorte Flag vajen-de fra sin Stortop. I Havnen laa 22

fredelige Smaaskibe — mest Fiskefartøjer — samt et større Handelsskib fra Bristol. Alle disse Fartøjer var fuldt bemandede og klar til at stikke i Søen. Men da deres Besætninger saa Piratskibet komme anstigende, flygtede de over Hals og Hoved for Livet og skjulte sig inde i Land. Med Undtagelse af Bristol-Skibet, som var armeret med 16 Kanoner, og som Piraterne tog som Prise, brændte eller sænkede de alle de øvrige i Havnen liggende Skibe efter dog først at have udplyn-dret dem for Sejl og Tovværk, og som Slut paa Vi-sitten ødelagde de Landingsbroen og en Del Fiske-redskaber inde paa Land. De stak derefter igen til Søs og krydsede en kort Tid omkring paa Fiskeban-kerne. Her faldt de i med en halv Snes smaa franske Skibe og et større paa 26 Kanoner. Alle de mindre Skibe blev skaanselsløst udplyndrede og ødelagt, mens deres Besætninger blev bragt om Bord i det store Skib; og efter at dette ogsaa var blevet ribbet for alt, hvad Piraterne kunde bruge, og Roberts havde tilvundet sig dets Kanoner og Ammunition, lod han det sejle sin egen Sø tillige med det i Trepassi kaprede Bristol-Skib, som havde vist sig at være en daarlig Sejler og kun havde været til Besvær.

Hele dette Røvertogt havde hidtil ikke været sær-ligt indbringende for disse Pirater, som faktisk kun havde forøvet meningsløst Hærværk — antagelig i Desperation over det magre Resultat. Men et Par Dage efter den sidste Affære tog de ogsaa paa Bankerne et rigt lastet Skib ved Navn „Samuel“, som var hjemme-hørende i London, og som førtes af en Kaptajn Carey. Dette Skib havde adskillige velstaaende Passagerer om Bord, som under Roberts' Trusler om en „Spadseretur over Planken“, der naturligvis skulde ende udenbords, maatte udlevere ham alt, hvad de førte med sig af rede Penge og andre Værdier. Og mens Roberts saaledes tog sig af Passagererne, trængte hans Pirater ned i Skibets Lasterum, hvor de opbrød Kasser og Vareballer. De ransagede hele Ladningen, og meget af det, de ikke skøttede om, kastede de over Bord.

Roberts' Bytte fra denne Prise udgjorde i rede Penge 8,000 Pund Sterling samt Gods til en Værdi af andre 9,000 Pund foruden Sejl, Tovværk, Kanoner og en Mængde Ammunition; og til Afsked meddelte han

Kaptajn Carey, at han vilde blæse den engelske Konge og hans Proklamation om Naade for alle Sørovere, der meldte sig selv inden en bestemt Frist, en lang March — for, som han tilføjede: „Jeg og mine Mænd agter ikke at lade os hænge op til Soltørring, ligesom Kaptajn Kidd; men skulde det ske, at vi bliver overmandede, er vi alle enige om med et Pistolskud ind i Skibets Krudtmagasin at følges ad til Himmels — eller til Helvede.“

Fra New Foundlandsbankerne sejlede Roberts til de vestindiske Farvande, og paa Vejen anløb han Øen St. Christoffer for at komplettere sin Vand- og Proviantbeholdning. Men da man her viste sig vrangvillige — eller måske ikke kunde tilfredsstille hans Fordringer, hvilket han dog tog som en tom Udflugt, stak han som Hævn Ild paa Byen, hvorefter han fortsatte til Øen St. Bartholomew, hvis Guvernør og Indbyggere var mere imødekommende.

Efter at Piraterne her var blevet rigeligt forsynede med alt, hvad de tiltrængte, satte Roberts Kurs østover mod Guinea-Kysten, og undervejs faldt han i med et fransk Skib, som var større og sejlede bedre end „The Hunter“. Dette Møde forløb dog temmelig fredeligt; thi Roberts skiftede uden videre sit Mandskab, sine Kanoner, sin Ammunition og alt andet, som han fandt fornødent, over i Franskmanden, hvorefter han fortsatte sin Rejse med dette let erhvervede og langt bedre Skib efterladende „The Hunter“ til de berovede Franskmand, der i Bytte maatte nøjes med en tom Undskyldning og en intetsigende Kompliment.

Sommeren 1721 finder vi Roberts ved Munden af Senegal-Floden.

Gummihandelen paa denne Del af Afrikas Vestkyst var den Gang monopoliseret af Frankrig, som her konstant havde patruljerende Krydsere paa Udkig efter Smuglerne. I den her nævnte Periode besørge den Vagttjeneste af to mindre Skibe — det ene armeret med 10 Kanoner og med en Besætning paa 65 Mand — det andet med 16 Kanoner og med 75 Mands Besætning. Disse Patruljeskibe fik en skønne Dag Roberts i Kikkerten, og i den Tro, at han var Smugler, begyndte de straks at jage ham. De blev dog hurtigt revet ud af deres Vildfarelse,

da Roberts lod sit sorte Dødningeflag gaa til Tops, og de blev saa betattede, at de begge overgav sig uden nævneværdig Modstand. Med disse to Priser stak Roberts ind til Sierra Leone. Han besluttede, at den største af dem skulde være hans Følgeskib og bistaa ham under Kamp mod Overmagt, og til dette Formaal fordoblede han dens Armering til 32 Kanoner, bemandede den med 77 Englændere, 16 Franskmand og 20 Negre under Kommando af en Walesmand ved Navn Styrmer, og han gav den Navnet „The Ranger“. Den mindre Prise skulde foreløbig blive liggende i Sierra Leone som Depotskib.

Omkring et halvt Hundrede forhenværende Sørovere — hovedsagelig Englændere — havde paa den Tid slaet sig ned i Sierra Leone og stod mere eller mindre i Afhængighedsforhold til en gammel Slyngel ved Navn Crackers, som efter Omstændighederne havde indrettet sig komfortabelt i den bedste Bolig, som fandtes i den paa den Tid af alle hæderlige Søfolk skyede Plads. Han havde uden for sin Dør placeret et Par gamle Kanoner, hvormed han saluerede de Sørover-Skibe, der anløb Stedet. Fra denne Crackers fik Roberts Oplysning om, at to engelske Krigsskibe, „The Swallow“ og „Weymouth“ — hver paa 40 Kanoner — en Maaned tidligere havde forladt Stedet og næppe vilde vende tilbage før ved Juletid, og Piraterne gjorde sig nu Livet behageligt, mens Roberts ventede paa den Løsesum, som han forlangte for Frigivelse af de franske Marine-Officerer og Menige fra de to kaprede Patruljeskibe, og som Crackers havde paataget sig at fremskaffe fra den nærmeste franske Garnison.



Den hollandske Skipper maatte stiltiende sidde til Bords og finde sig i at høre de drukne Pirater synge sjofle Viser efter hans hollandske Bønnebog.

Da Roberts imidlertid saa sent som i Slutningen af August endnu ikke havde hørt det ringeste til Sagen, begyndte han at ane Uraad, og for ikke at risikere en Overrumpling, lod han baade den tvivlsomme Løse-sum og de franske Marinere samt sit Depotskib i Stikken og stak til Søs med „The Ranger“ i sit Køl vand.

Paa et Krydstogt ned langs Kysten, hvorunder Plyndring og Hærgen var det daglige Program, ombyttede Roberts igen sit Skib — den tidligere Franskmand — med et flot fregatbygget Fartøj ved Navn „Onslow“ — et af „The Royal African Company“'s Skibe, som han havde kapret, og som om Bord havde en Præst, der var sendt ud for at omvende de sorte Hedninger ved Kap Corso. Nogle af Piraterne havde straks været stemt for at beholde denne Præst imellem sig til at blande deres Grog og læse Bønner. Den hellige Mand nægtede dog bestemt at samtykke heri, men ikke desto mindre blev han behandlet meget hensynsfuldt, og Piraterne gav ham det tilbage, som de under Plyndringen havde berøvet ham. Det bør dog rettelig tilføjes, at Præsten — efter senere Beviser — benyttede sig af denne Imødekommenhed ved ogsaa at gøre Fordring paa adskillige Ting, som havde tilhørt andre. Naar alt kom til alt, havde Piraterne faktisk kun berøvet den hellige Herre tre Bønnebøger og en Prop-trækker, og det har vel nok været den sidste Tilstedeværelse hos ham, der fik dem til at antage ham som særlig velegnet til at blande deres Grog. Men nok herom. Efter at have bemærket sig dette flotte Skib gik Piraterne hurtigt i Gang med at foretage Forandringer om Bord, saa det blev vel egnet for sit fremtidige Formaal. Roberts armerede det med 40 Kanoner og gav det Navnet „The Royal Fortune“.

Med dette nyerhvervede Skib og med „The Ranger“ fortsatte Roberts nu sit Plyndringstogt langs Kysten, og det gik ikke alene ud over de Handelsskibe, han mødte paa sin Vej, men han gjorde ogsaa Landgang forskellige Steder og handlede om Guldstøv og Elfenben med de indfødte Høvdinge, som han naturligvis under et eller andet Foregivende snød for Betalingen. I dette Øjemed anløb han ogsaa Calabar, hvor de Indfødte imidlertid belært af Erfaringer fra tidligere Besøg af andre hvide Handelsmænd af Roberts Kaliber holdt deres Guldstøv og deres Elefanttænder godt skjult i Urskovens Dyb og foregav ikke at være i Besiddelse af nogen af Delene. Roberts var ganske klar over, at dette var pure Opspind, der skulde dække over deres Ulyst til at indlade sig i Handelssamkvem med ham, og rasende herover lod han Byen afbrænde, hvorefter han sejlede bort og satte Kurs mod Kap Appolonia. Her overhalede han det engelske Skib „King Salomon“, som han bordede fra sin Storbaad. Det angrebne Skibs Fører, Kaptajn Treherne, modtog Piraterne med en Musketsalve og opfordrede ihærdigt sine Folk til at forsvare Skibet og slaas for deres Liv til sidste Bloddraabe. Men hans frygtagtige Styrmand overtalte Folkene til at kaste deres Vaaben fra sig og anraabe om Pardon; og med den Haandfuld Pirater, der kunde faa Plads i „The Royal Fortune“'s Storbaad, blev Skibet taget og udplyndret, hvorefter Roberts højmodigt lod det fortsætte sin Rejse, endskønt Kaptajn Treherne's Musketsalve havde saaret flere af de angribende Pirater.

Samme Dag jagede de ogsaa det hollandske Skib

„Vlissingen“, som var en bedre Sejler end baade „The Royal Fortune“ og „The Ranger“, og som sikkert ogsaa vilde være undsluppet, dersom Piraterne ikke havde haft Held til at skyde det jagede Skibs Fokkemast over Bord. Derefter var det en let Sag at tage Flygtningen, som blev udplyndret for Spær, Tovværk og Proviant. Alt dette ærgrede dog ikke den hollandske Skipper saa meget som Tabet af en Mængde lækre Pølser, som hans Kone havde lavet, og som han i Snore som Guirlander havde haft hængende i Skibets Proviandrum. Det skar ham i Hjertet at se disse raa Pirater spottende danse omkring paa Dækket med disse Pølser bunde i Kranse om deres Hals.

De tilsyneladende meget hungrige Pirater slagtede ogsaa hele det overvundne Skibs Beholdning af leverede Fjerkræ og tilberedte det til et Aftensmaaltid; men de var dog saa høflige, at de inviterede dets retmæssige Ejermand til at deltage i Maaltidet; naturligvis maatte han ogsaa levere de dertil fornødne Drikkevarer, hvor meget alt dette end var den hollandske Skipper imod, vovede han dog ikke at undslaa sig, og efterhaanden som de ryggesløse Bordfæller under Maaltidet blev drukne, maatte han ogsaa stiltiende finde sig i at høre dem synge sjofle Viser efter hans hollandske Bønnebog.

Roberts Søroveri langs Guinea-Kysten skabte efterhaanden Panik og blev snart det daglige Samtalestof i de derværende engelske og hollandske Forter og Faktorer, hvor man var ret magtesløse over for dette Uvæsen. Og Roberts gav ogsaa Pokker i, hvad der taltes om ham inde i Land.

Efter Affæren med „Vlissingen“ styrede han direkte mod det hollandske, slet befæstede Faktori Whydah, hvor han frækt ankrede op med det engelske St. George-Banner og sit sorte Flag vajende henholdsvis fra For- og Stortop paa begge sine Skibe. Her fandt han 11 fuldtlastede Slaveskibe — engelske, franske og portugisiske — liggende til Ankers og klar til Afsejling. De overgav sig alle uden ringeste Modstand. Om det nu var fordi Roberts regnede disse Slaveskibes Kaptajner som en Slags Kolleger, eller han ansaa dem og deres snævsede Fartøjer for at være temmelig værdiløse som Plyndringsobjekter, faar staa hen. Han nøjedes i hvert Fald med at afkræve hver af deres Kaptajner en Tribut paa 8 Pund Guldstøv til sine to Skibe. Tributen blev beredvillig erlagt undtagen af Kaptajnen paa det engelske Slaveskib „Porcupine“, som forsøgte at undslaa sig ved rent ud at erklære, at han intet Guldstøv ejede, hvorfor Roberts lod hans Kahyt gennemsnøge, og da der under denne Ransagning blev fundet langt mere Guldstøv, end han havde forlangt, gav han Orde til at løse alle de lænkede Negerslaver, der var stuvet sammen i „Porcupine“'s Lasterum og stikke Ild paa Skibet. Men da Roberts just havde faaet Nys om, at der var „Ugler i Mosen“, skyndede han paa sine Folk, og i deres Hastværk satte disse Slyngler Skibet i Brand uden først at gøre sig den Ulejlighed at løse de lænkede Negerslaver, hvoraf de fleste omkom i Flammerne. Nogle enkelte, som slap op paa Dækket, jumpedede straks over Bord, men kun for at blive Føde for Hajerne, der sværmede overalt i dette Farvand. Aarsagen til Piraternes pludselige Hastværk var Rygtet om, at den engelske Krydser „The Swallow“ var i Hælene paa dem. Denne Krydser var vendt tilbage til Kysten, længe før Slyngelen Crackers i Sierra Leone

havde bebudet, og da dens Chef Kaptajn Ogle, under et Ophold i Kap Corso havde faaet Underretning om Piraternes seneste Operationsfelt, sejlede han direkte til Whydah, men kun for at erfare, at Roberts var stukket af. Kaptajn Ogle satte Kurs mod Floden Gabons Munding, og der opdagede han „The Ranger“ ligge til Ankers, men ingen andre Skibe; thi Roberts havde med „The Royal Fortune“ lagt sig længere inde i Flodmundingen og var ude af Syne fra Søsiden.

Da man fra „The Ranger“ saa det fremmede Skib nærme sig med tillukkede Kanonporte, antog man det straks for en portugisisk Sukker-Trader; og da Piraterne i længere Tid havde maattet drikke deres Grog uden Sukker, lettede de straks og begyndte at jage det for fulde Sejl og med det sorte Flag til Tops.

Om Bord i Krigsskibet var man ikke i Tvivl om, at det var det ene af Roberts' Skibe, man var slumpet til at falde over, og at det andet maatte være i Nærheden. Kaptajn Ogle lod derfor foreløbig Piraterne blive i deres Misforstaaelse, og for at give det Udseende af Flugt holdt han straks ud til Søs, saa at Bulderet fra den forestaaende Kamp ikke skulde høres om Bord i det andet Søroverskib og muligvis skræmme det bort.

Omsider naaede „The Ranger“ saa nær ind paa den formodede Flygtning, at Kaptajn Styrmer mente at kunne standse den med et Par Skud fra sine Bovkanoner. Disse blev affyret, og Piraterne havde just gjort klar til at entre, da Flygtningen til deres store Overraskelse pludselig drejede til med aabnede Kanonporte og sendte dem en drønende Bredside langskibs ind — en Bredside, der lavede en vældig Ravage paa Søroverskibets Dæk og blandt andet Havari til Vejrs ogsaa skød dets sorte Flag ned.

Bestyrkede over denne bratte Vending i Situationen holdt Piraterne af, hejste et andet sort Flag og løb forøvrigt raadville omkring mellem hverandre paa Dækket, mens de samtidig gjorde deres Bedste for at komme uden for Skudvidde og helt bort. Men „The Swallow“ fulgte dem troligt og dængede dem saa rapt og eftertrykkeligt til, at de for hver Salve, de affyrede, fik to igen. Efter en god Times løbende Fægtning under disse ulige Vilkaar bragte Krigsskibets Kanonild „The Ranger“'s Storstang ned med et run, hvorefter Piraterne selv strøg deres andet sorte Flag og overgav sig med Tabet af 10 Mand dræbte og 20 haardt saarede.

Mens der fra Krigsskibet sendtes Baade afsted for at hente de overvundne Pirater, skete der om Bord i „The Ranger“ en Eksplosion, og en sort Røgsky væltede ud fra Skibets Kahyt. Det viste sig, at nogle af



*Roberts sank uden en Lyd ned paa en Talje ved en af sine Kanoner og udaandede.*

ikke desto mindre at lade sig bære ned i „The Swallow“'s Lazaret, og han døde samme Dag af Blodtab. De øvrige overlevende Pirater opførte sig ogsaa stejlt og trodsigt over for de engelske Officerer. Mange af dem vægrede sig ved at lade deres Saar forbinde, og naar deres Protester ikke frugtede, rev de straks efter de med Magt paalagte Bandager af igen. Sluttelig blev de alle lagt i Lænker, og med „The Ranger“, som var ilde medtaget efter Kampen, blev de ført til Kap Corso.

To Dage efter „The Ranger“'s Kapitulation, da „The Swallow“ befandt sig tæt inde under Kysten ved Kap Lopez, observeredes ved Mørkets Frembrud to Skibe, som stævnedes ind mod Bugten. Dette var „The Royal Fortune“, som kom anstigende med en nylig kapret Prise, og som straks igen forsvandt af Syne i den hurtigt frembrydende Nat. Roberts havde ikke bemærket den engelske Krydser, og han lagde sit Skib og sin Prise til Ankers et Stykke fra Land, mens „The Swallow“ stod Natten igennem for smaa Sejl i et Kryds tæt inde under Kysten.

Saa oprandt den 9. Februar 1722. I Dagningen blev Roberts purret og varskoet om, at Masterne af et stort Skib var synlige inde bag en Landtunge. Han var hurtigt oppe paa Dækket, og han kom straks til det Resultat, at det maatte være „The Ranger“, som her laa og lurede. Men da „The Swallow“ et Øjeblik efter blev helt synlig med alle sine Kanonporte aabnede og tonende det engelske Orlogsflag, saa han tydeligt Virkeligheden i fuldt Dagslys. Og Bartholomew Roberts vilde ikke have været den, han var, dersom han efter denne Aabenbaring ikke øjeblikkelig havde givet Ordre til at gøre klar til Kamp. Uden Betænkning slap han sit Anker, lod Prise være Prise og gik under Sejl.

Blandt „The Royal Fortune“'s Besætning var der tilfældigvis en Mand ved Navn Armstrong, som tidligere havde sejlet med „The Swallow“, men var deserteret. Denne Armstrong kendte Krydserens Sejlevner, og han var i den øjeblikkelige Situation ikke sen til at gøre Roberts opmærksom paa, at den sejlede bedst bidevind, og dersom det kom an paa at løbe fra den, kunde dette bedst lade sig gøre ved at holde af for Vejret.

Roberts lagde sig denne Oplysning bag Øret; thi de fleste af hans Folk var saa paavirkede af Spiritus,

som de havde taget fra den nylig kaprede *Prise*, at de næppe fuldt ud kunde gøre *Fyldest* under en Kamp med *Modstanderen* og dens vel disciplinerede *Mandskab*. Men under *Manøvrerne* kludrede de drukne *Pirater*, og af en eller anden *Aarsag* løb „*The Royal Fortune*“ gennem *Vinden*, og med et *Drøn* slog alle dens *Sejl* bak, hvorefter „*The Shallow*“ hurtigt halede ind paa den og gav den det glatte *Lag*. Saa lod *Roberts* sit sorte *Flag* ryge til *Tops*, og der er ingen *Tvivl* om, at han desperat vilde have kæmpet *Kampen* til *Ende* — enten sejrrigt eller med en *Himmelflugt* for sit *Skib*, sig selv og sit *Mandskab*. Men just i dette kritiske *Øjeblik* ramte et *Kartæsk-Skud* ham i *Struben*, og han sank uden en *Lyd* ned paa en *Talje* ved en af sine *Kanoner* og *udaandede*.

Saaledes døde denne *Kampens* *Mand* — den frygtløse, men figurlig set statelige *Sørøver* *Bartholomew*

*Roberts*. Hans *Lig* blev straks kastet i *Havet*, og med ham gik ogsaa al *Autoritet* og *Myndighed* over *Bord*. Da det fuldt ud var gaet op for de drukne *Pirater*, hvad de havde mistet, gav de *Pokker* i alle *Paragrafer* i *Reglementet* for *Orden* og *Disciplin* om *Bord*. De forlod deres *Poster*, og da nu ogsaa „*The Royal Fortune*“s *Fokkemast* fik et *Kanonskud*, der sendte den ud over *Skibssiden*, overgav de sig, uden at nogen af dem havde *Tanke* for at affyre en *Pistol* i *Skibets* *Krudtmagasin*. Og *Kaptajn* *Ogle* tog saa „*The Royal Fortune*“ med *Pirater*, *Sørøverflag*, *Reglement* og alt — inklusive *Guldstøv* til en *Værdi* af 2.000 *Pund* *Sterling*. Han førte hele *Redeligheden* til *Kap Corso*, hvor de lænkede *Pirater* fra „*The Royal Fortune*“ maatte dele *Skæbne* med *Kammeraterne* fra „*The Ranger*“, der forlængst var dømt — og enten hængt eller sendt i *Slaveri*.

## Eksamen ved Aarhus Maskinistkole

Til *Den almindelige Maskinisteksamen* indstillede sig 41 *Eksaminander*, hvoraf nedennævnte 34 bestod:

*Fra Aarhus Maskinistkole*: Aage Rasmus Andersen, Rasmus Kristensen Andersen, Svend Bilstrup Andersen, Hjalmar Urbrand Bak, Henry Bitsch, Erik Borresen, Erik Christensen, Henning Brøndum Christensen, Knud Aage Christensen, Harry Thorvald Hansen, Svend Ove Hiinge, Johannes Jensen, Henning Ladefoged Knudsen, Leif Koppel, Johan Nicolai Lycht, Andreas Pedersen, Ejnar Hejberg Mortensen, Arne Reinhard Pedersen, Frederik Evald Kjeldsen Pedersen, Helmer Pedersen, Christian Bernhard Aspegren Rasmussen, Peter Erik Rasmussen, Aage Zacho Rath, Johannes Alsted Steffensen, Robert William Stigaard, Knud Munch Sørensen, Emunn Hoffmann Thage, John Louis Volmers.

*Fra Randers Maskinistkole*: Poul Bach, Erik Hansen Gjøttermann, Poul Gerhard Jensen, Jørn Stig Mogensens, Bent Nielsen Nedergaard, Jørgen Busch Rasmussen.

Til *Motorpasserprøven* indstillede sig 22 *Eksaminander*, hvoraf nedennævnte 21 bestod:

*Fra Aarhus Maskinistkole*: Kaj Villy Mikkelsen, Henning Nielsen, Henning Bernhardt Pedersen, Poul Mikael Østrup.

*Fra Frederikshavn Maskinistkole*: Peer Aaen, Erhardt Kristian Andersen, Hans Christian Bertelsen, Jens Peter Bertelsen, Ole Carlsen, Erik Brinch Christensen, Ib Martin Nygaard Christensen, Thorvald Christensen, Svend Erik Conradsen, Curt Hansen, Kaj Hansen, Ove Johst, Kaj Madsen, Per Sølling Møller, Edvin Nielsen, Leo Thomsen Pedersen, Arne Høgsted Sørensen.

Til *Maskinpasserprøven* indstillede sig 40 *Eksaminander*, hvoraf nedennævnte 32 bestod:

*Fra Frederikshavn Maskinistkole*: Egon Winther Petersen, Carl Suhr, Jens Erland Sørensen, Børge Winther.

*Fra Aarhus Maskinistkole*: Ejler Hakon Andersen, Jørgen Stig Andersen, Eli Christensen, Willy Finger, Henry Møller Jensen, Frans Verner Madsen, Knud Nielsen, Kaj Aage Petersen, John Niels Holger Rasmussen, Ernst Kurt Urban, Aage Kruse Andersen, Kai Trige Andersen, Hans Henrik Henriksen, Knud Erik Jensen, Niels Clemen Hyldgaard Jensen, Jens Eiler Jørgensen, Tommy Sejersdahl Kirkegaard, Erik Valdemar Koppel, Henry Nielsen, Leif Regelius Nielsen, Aage Rasmussen, Kaj Sørensen, Poul Nielsen Sørensen, Svend Aage Sørensen, Børge Andersen, Arthur Peter Evers, Laurits Christian Hansen, Frands Graver Vendelboe.

INGENIØRFIRMAET

M. P. PEDERSEN

LILLE STRANDSTRÆDE 14 . KØBENHAVN K.

*Telefon- og Telegrafstationer  
til Handelsskibe*

*Duplex-Telefonstationer  
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.*

**Indhent Tilbud**

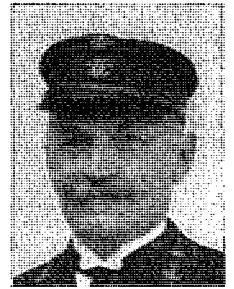
D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248



# Den gamle Havnefoged Chr. Outzen fortæller —!



Havnefoged i Sydhavnen, Chr. Outzen, ved sin Afgang i 1930.

Ved  
CARL ØSTEN

Af de rigtige Søfolk fra de gamle Sejlskibes Tid er der ikke mange tilbage. „Vikingen“ har derfor aflagt Besøg hos fhv. Havnefoged Chr. Outzen for at lade ham fortælle om sit lange Sømands-Liv, der førte ham Jorden rundt et Par Gange, førte ham ind i en fleraarig Sejlads med engelske Skibe, lod ham gaa i Land i Australien, hvor han i 4 Aar bl. a. beskæftigede sig med Skov-, Guldmine- og Landbrugsarbejde for tilsidst over Stillingen som Styrmand at lade ham ende som Havne-Assistent og -Foged i Københavns Havn, inden han i 1930 blev tvunget til at lægge op for stedse.

(Fortsat)

## I Sejlads med engelske Skibe paa Langfart i 1878.

**D**A jeg havde afmønstret i Liverpool i 1878,“ fortæller Herr Outzen videre, „vilde jeg paa-mønstre som Letmatros. Det var dengang Skik i England, at man gik ombord i Skibene og præsenterede sig for Kaptajnen eller Styrmanden, naar man søgte Hyre, og til hvem man saa afleverede sine Papirer. Saa blev jeg paa-mønstret Barkskipet „Archibald Fuller“, der skulde til Callao i Peru med Stykgods.

### Katastrofe — Skibets Tobak stjaalet!

Inden Skibet kvitterede Bugserbaadene, var det Skik og Brug, at Toldvæsenets Sejl paa Tobakken, som Kaptajnen plejede at sælge undervejs, blev brudt, for at Bugserfolkene og Lodsens kunde faa noget heraf. Desværre opdagede Kaptajnen, at Seglet allerede var brudt, idet der var stjaalet en 150 kg Tobak, medens vi havde ligget i Dokken. Det var et haardt Slag for os alle, eftersom en Pibe Tobak jo var den eneste Fornøjelse, vi havde paa den lange Rejse. Vi maatte saa som nu prøve en Del Surrogater, blandt andet tørrede Hvidkaals- og The-Blade samt tørret Kaffegrums, hvilket sidste var lettest at holde Ild i og lugtede mindst ilde. Nede ved Ækvator mødte vi et skotsk Fuldskip for hjemgaende, som vi ved Flagsignaler tilkendegav vor Tobaksnød, og som til alt Held kunde undvære noget af sin Tobaksbeholdning. Vi satte en Baad i Vandet for at hente den længe attraaede Tobak, og snart var alle Piber tændt i Lukafet.

### Kosten ombord for 65 Aar siden.

Kosten i de engelske Skibe paa Langfart i de Dage var ikke god, selvom det vel ikke var Kaptajnens Skyld. Til Middag fik vi den ene Dag Ærter og Flæsk, den næste Dag salt Oksekød og Budding og saa fremdeles Ugen igennem undtagen Søn- og Helligdage, hvor vi fik konserveret Suppe og Oksekød. Den før nævnte Budding bestod af Mel og Fedt, der blev kogt i en Sejldugspose. Til Buddingen udleveredes et Maal „Treacle“, en siruplignende Vædske, der just ikke var appetitvækkende. I nogle Skibe var denne Budding dog erstattet af et lille friskbagt Franskrød, der tildeltes

hver af Mandskabet hveranden Dag. Brødet, som var rationeret, bestod af store, runde Kiks, de saakaldte „Liverpool pancakes“, der ikke altid var ude paa deres første Rejse, eftersom de ofte indeholdt smaa, hvide Orm, som vi forsøgte at fjerne, før vi satte Tænder i det. Desuden fik hver Mand hver Lørdag udleveret ½ kg Orangemarmelade og ½ kg Sukker, men Marmeladen strakte som Regel kun til til Midten af Ugen. Smør og Paalæg eksisterede kun i Erindringen fra Ophold i Land. Sommetider, naar vi vilde have en Afveksling paa den ensformige Kost, tog vi nogle Kiks, lagde dem ind i et Stykke Sejldug og hamrede saa løs paa dem, indtil de var knust. Derefter blandede vi dem med de kogte Ærter i vor Bliktallerken, til det blev som en Grød, hvorefter der blev lagt et Par Flæskeskiver ovenpaa, og saa fik vi Kokken til at stille dem ind i Kabys-Ovnen til Aftens. Denne Ret, som kaldtes „Dandy Funk“, var ikke nogen Delikatesse, men den var da altid en Afveksling. I Henhold til „Board of Trade“s Reglement fik vi hver Middag udleveret et Maal „Limejuice“, der som bekendt bestaar af Citronsaft, Sukker og Vand, og som skulde forhindre Skørbug. Engelske Skibe kaldtes derfor spottende „Limejuicers“ af Amerikanerne, som ovenikøbet havde en Vise om dem med følgende Refrain:

„What's use growling boys, when you know you get your whack Limejuice and vinegar according to the act.“ („Hvad nytter det at klage Gutter, naar I ved, I faar jeres Ration af „Limejuice“ og Eddike ifølge Loven.“)

Men „Limejuicen“ var god nok, og efter dens lovbevalde Indførelse dalede Sygdomstilfældene betydeligt. —

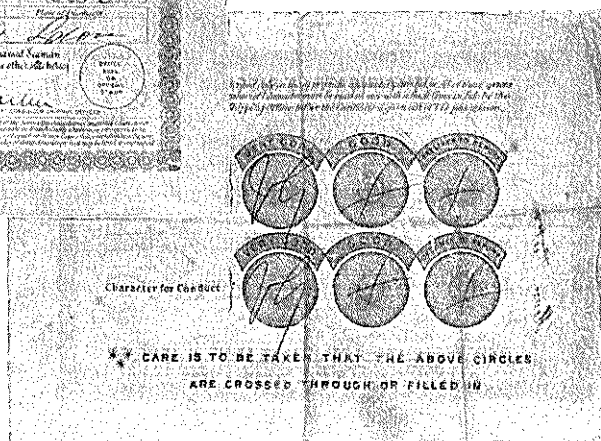
En Juleaften — det var med „Jane Sprott“ hjem fra Australien — havde jeg indtaget min Julenadver, der bestod af tørre Kiks dyppet i The uden Sukker. Det var midt paa Ugen, saa Rationen af Marmelade og Sukker var sluppet op.

### Spøgelset var Gallions-Figuren?

Kl. 8 mødte jeg til Afløsning paa Dækket. Alle



For- og Bagside af et „Certificate of Discharge“. Bemærk Kaptajnens Karakter-Antegninger i de skraverede Cirkler.



Lagkage, blev hele Mandskabet inviteret hen i Kahytten, hvor Kaptajnen med Frue samt Styrmandene ønskede dem „Glædelig Jul“. Saa blev der serveret Cigarer, Frugt, Godter og Vin, medens Plader med de gamle, kendte Julesalmer blev sat paa Grammofonen. Fra Rederen, Grosserer Asmussen i København, uddelede Kaptajnen derpaa Gavepakker til hele Besætningen.

I min Søns Pakke var der et Pund engelsk Tobak, 3 Pk. Cigaretter, en dejlig Pibe, en Plade Chokolade, 1/2 kg Nødder, et Par Vanter, et Par Muffedisser og et Silke-Dannebrog paa Fod. Det var unægtelig en stor Forskel paa en af vore Juleaftener til Søs, selvom der altid vil være Forskel paa denne Højtid hos de forskellige Rederier tilhørende ulige Nationer.

Sejl var bjærget, da det blæste en orkanagtig Storm, og Vagten, der ikke havde Tørn, stod i Læ af en Presning, der var anbragt paa Indersiden af den luv Mesansvant for at holde Skibets Stævn nogenlunde op imod Vinden. Jeg var paa 2. Styrmands Vagt. Han var Irlænder og meget overtroisk. En Times Tid efter tog Skibet en vældig Sø over luv Bov, og da vi saa efter, om den havde lavet nogen Ravage, fik vi Øje paa en hvid Skikkelse, der stod i Stortvantet lige over Lønnen. Skrækslagen udbød 2. Styrmand: „It is a warning, we are done for.“ („Det er et Varsel, vi er fortabte“). Efter at Skibet igen havde taget en Sø over sig, stod Skikkelsen nu nede mellem Pumperne ved Stormasten, hvorefter Styrmanden fik varskoet Kaptajnen, der straks gik hen for at se nærmere paa den hvide Skikkelse som viste sig at være — Gallions-Figuren. En Sø maa have løst den, en anden slaet den op paa Stortvantet og en tredje slaet den ned ved Stormasten. Jeg maa hertil forklare, at Skibet laa og drev uden Fremdrift.

### En Juleaften til Søs i 1880 og 1919.

Da vi paa denne Rejse befandt os paa de sydlige Breddegrader, skulde det her denne Juleaften være Sommer, men det var hundekoldt, og da jeg efter Afløsning ved Midnat kom ned i Lukafet, var der alt andet end Julehygge. Røghætten til vor lille Kakkellovn var slaet ned af en Sø, saa der ikke kunde gøres Ild, og kun nogle Træribber med en 3—4 Tommers Mellemrum skilte vore Køjer fra den isbelagte Skibsside. Juledag var Vejret blevet bedre, saa at vi kunde sætte Røghætten paa Plads og lave Varme, og i Højtidens Anledning fik vi i Stedet for Ærter og Flæsk konserveret Suppe med Kød samt en Flaske Whisky, hvilket var helt festligt. Jeg kommer i Sammenligning til at tænke paa Forholdene en ca. 40 Aar efter og paa et Brev, som min Søn, der var Letmatros i det danske Barkskib „Holdana“, sendte mig om deres Fejrelse af Juleaften 1919 i Gulfport Miss. Efter Juleaftensmaaltidet, der havde bestaaet af Risengrød, Kalkunsteget og

### Forfrysninger efter Rejsen rundt Kap Horn.

„Archibald Fuller“ var over en Maaned om at runde det af Søfolk alt andet end yndede Kap Horn, da vi stadig havde Modvind, og den ene Snebyge trods det, det ikke var Midtvinter, afløste den anden. Naar der skulde halses rundt, maatte vi først slaa Isen af Braser og Skøder, og en Dag, da vi havde givet Fokken op, laa alle Mand paa Raaen i over en Time for at faa Sejlet gjort fast, da det af Væde og Frost var stift som et Bræt. Vi maatte bruge de bare Næver, da vore Luffer med de 2 Tømmelfingre virkede for generende i Arbejdet. Da vi var kommet ned paa Dækket, styrtede de fleste ned til Kakkellovnen i Lukafet, hvor den hurtige Temperaturforandring bevirkede, at der opstod Forfrysninger, som sent lægedes. Jeg var ogsaa paa Vej derned, men en gammel Finne fik mig ind under Bakken, hvor han tvang mig til at gnide mine Hænder i Sneen og derefter gnide dem kraftigt gennem Haaret for at fremme Blod-Cirkulationen, hvorved vi begge slap med nogle Hud-Afskalninger paa Fingrene. Kaptajnen var ellers ikke bange for at presse Skibet med Sejlføring, hvorfor vi tog meget Vand over, saa det var sjældent, at vor Paaklædning var tør. Naar vi kom til Køjs, lagde vi de vaade Strømper under den mest kødfulde Del af vor Krop, saa var de i alt Fald varme, om ikke tørre, naar vi skulde tørne igen.

### Duel paa Amerikaneren „Aurora“ i Callao.

Efter Ankomsten til Callao fortojede vi agten for et stort amerikansk Fuldskip „Aurora“, hvor jeg kom til at overvære en Duel med dødelig Udgang. Skibets 1. og 2. Styrmand, henholdsvis en rolig Canadier og en brutal Irsk-Amerikaner, var blevet uenige om en Kommando angaaende Nedtagelsen af Store Over Topsejl, en Ordre, 2. Styrmand nægtede at efterkomme. Da Skanderiet tog en heftigere og heftigere Karakter, løb jeg og en Kammerat i Land og ombord i „Aurora“ for at overvære det paa nærmere Hold. 2. Styrmand var nu blevet rasende, fordi Besætningen havde efter-

kommet 1. Styrmands Ordre, og truede ham nu med sin Revolver. 1. Styrmand sagde da til ham: „Dersom De selv kalder Dem for et Mandfolk, maa De da give mig en Chance til at forsvare mig!“ „Alright,“ svarede 2. Styrmanden, „gaa hen og hent Deres shouter (Skyder)!“ Da han var kommet op paa Dækket med den, gik han tæt hen til Modstanderen, hvorefter de begge gjorde omkring og gik hver fem Skridt tilbage, vendte Front imod hinanden og fyrede. Medens 2. Styrmands Kugle kun strejfedes Modstanderens Hat, blev 2. Styrmanden ramt paa Hagen og fik knust sit Kæbe-Parti. Han blev saa transporteret i Land, hvor han senere døde paa Hospitalet. Da der samtidig i Callao laa en amerikansk Orlogskrydser, skulde dens Chef som højeste amerikanske Myndighed paa Stedet afholde Forhør, som kom til at foregaa ombord paa Krydseren. Ved Forhøret blev imidlertid 1. Styrmanden frikendt, da baade hans Kaptajn og Undergivne vidnede i hans Favør, idet man betragtede Sagen som oplagt Selvforsvar. Men samtidig raadede man alligevel Styrmanden til at afmønstre „Aurora“ for ikke at vende tilbage til Amerika, hvor Sagen, hvis 2den Styrmanden døde, kunde faa ubehagelige Konsekvenser for ham. En af mine Skibskammerater traf ham senere i Iquique, hvor han fortalte ham om 2. Styrmandens Død, men han svarede blot dertil: „Det var heldigt for ham, for dersom jeg havde mødt ham levende, vilde jeg have fuldført det Job, som jeg paabegyndte.“ Naar jeg har fortalt dette, er det nærmest for at illustrere, hvorledes Tonen og Forholdene var i de amerikanske Langvejstrædere i hin Tid, vidt forskellig fra, hvad man nu ser. Nu kan man i amerikanske Skibe se Matroserne gaa med Cigaret i Munden under Arbejdet lige for Næsen af Officererne. Og saa fortaltes det endda, at 1. Styrmanden var en af de mest humane fra den Periode!

### Drukne-Ulykke og eventyrlig Fiskefangst.

Efter Losningen i Callao afgik vi til Iquique — en By i Nord-Chile — for at laste Salpeter til Liverpool. Her maatte vi ligge paa aaben Rhed. Det var forbundet med stor Vanskelighed, naar vi i Skibets Baade skulde ind i Land, for selv om det var Stille med smult Vande, satte svære Dønninger fra det dybe Hav ind paa de grunde Skær, som ofte kun fandtes nogle faa Meter under Havoverfladen. En Dag, da 2 Matroser, en Sønderjyde og en Hamborger-Mand, fra en tysk Bark roede deres Kaptajn ind gennem det farlige Nordvest-Løb, rejste der sig pludselig en Braadsø, hvorved Baaden bogstaveligt talt slog en Koldbøtte. Kaptajnen og Sønderjyden reddede sig i Land ved Svømning, medens den tredje blev derude. Da nogle Fiskere nogle Dage senere bragte hans Lig ind til Baadebroen, var det uhyggeligt tilredt, og de gav Ma-

krellerne, der her fandtes i store Stimer, Skylden. Jeg personlig betvivler dag stadig, at Makreller er Menneskeædere. — Sild fandtes her i saa eventyrligt store Stimer, at vi ligefrem kunde mærke dem med Aarerne, naar vi roede til og fra Skibet. Og i vor Ventetid paa Kaptajnen, naar han var i Land, fangede vi dem med en femgrenet Lyster — et noget primitivt Redskab, men Stimerne var saa tætte, at vi til Tider fik 2 Sild paa hver Gren. Saa foruden Kaptajnen havde vi som Regel en god Last Sild med ombord, der var en kærkommen Afveksling i Kosten.

### Et Isbjerg dukker frem af Snetykningen.

Paa Vej hjem til Liverpool med „Archibald Fuller“ havde vi alle, efter at vi havde rundet „Kap Horn“ i strygende Medvind, nær mødt vor Skæbnes Endeligt i Form af et Isbjerg. Denne Oplevelse, der endnu staar mig frisk i Erindringen nogle og treds Aar efter, har jeg altid brugt som Argument, naar jeg med Søfolk kom til at diskutere Skoleskibet „København“s sporløse Forsvinden, idet jeg tror, at dets Undergang skyldtes de samme Forhold, der mødte os, men hvor vi slap fra det med helt Skib og Livet. Fra Kap Horn lænsede vi nord efter med en stiv Laaringsvind og fik saa pludselig Snetykning med opfriskende Vind. Kaptajnen og 2. Styrmand, paa hvis Vagt jeg var, stod paa Halvdækket,



Storbritanniens ældste licenserede Hotel, over 540 Aar, der ligger i Manchester og vil være kendt af Alverdens Søfolk.

en Mand stod som Udkig paa Bakken, og Resten af os paa Vagten stod midtskibs i Læ af Storbaaden.

Klokken var henad 3 Stykker om Eftermiddagen, da Udkigsmanden pludselig raabte:

„Isbjerg forude i Læ!“

Gennem Snetykningen, der samtidig var lettet lidt, saa vi et gigantisk Isbjerg i truende Nærhed af vort Skib.

Og saa skete der det, som jeg kun oplevede den samme Gang i de Aar, jeg sejlede med Sejlskibe, at vi løb til Braserne, før Ordren dertil blev givet, eftersom vi alle instinktmæssigt kunde se, at der kun var een Ting at gøre, nemlig at brase skarpt an og gaa til Luvart af Isbjerget, som vi næppe vilde komme klar af, hvis vi vilde falde af og forsøge at komme i Læ af det. Jeg tror, at Raanokkerne ikke var mere end et Par Hundrede Meter fra Isbjerget, da Skibet, idet det kom op til Vinden, krængede stærkt paa Grund af sin store Sejlføring, der ikke var beregnet til Bidevindssejlad. Ydermere var det et Held, at vi ikke stødte paa en af de saakaldte Rødder, som der kan udgaa fra et saadant Bjerg under Vandoverfladen. Bjergene maa altsaa i dette Tilfælde have haft stejle Vægge paa den Side, hvor vi passerede det. Var vi tørnet mod Isbjerget, vilde vi med den høje Sø, der var, uvægerlig være gaaet ned. Men vi vilde vel have faaet en hurtig Død, eftersom Vandet var iskoldt.

## Sjældent, at Søfolk udmønstrede med samme Skib.

Ankommet til Liverpool blev vi alle afmønstrede, for i de Tider skete det sjældent, at Søfolk udmønstrede med samme Skib. Efter lange Rejser skulde et Skib i Dok, hvilket tog ca. et Par Maaneder, og i hvilken Tid Rederierne fik gjort Arbejdet ombord af Folk fra Land. Og selv om man gerne igen vilde ud med samme Skib, kunde den opsparede Hyre ikke strække til i den lange Ventetid, hvorfor man maatte søge en ny. Iøvrigt forliste „Archibald Fuller“ paa den følgende Rejse med Mand og Mus, hvilket især gjorde mig ondt for Kaptajnen, der var en gammel Hædersmand. Vi „løse Fugle“ indkvarterede os saa i forskellige „Sailorshome“ eller „Boardinghouses“, og jeg kom til at bo hos en Dansker, Seidelin hed han, der boede i St. James Street, en Forlængelse af den af alle Søfolk kendte „Park Lane“. Efter en halv Snes Dages Forløb kom jeg ud med en Novascotiabark „Tikoma“. Disse Skibe, der kaldtes for „Blunoseyankees“, havde et daarligt Ry paa sig, paa Grund af at Officererne var bekendt for at hundse med Folkene, ja havde et endnu daarligere Ry paa sig end de Skibe under Stjernebanneret, der blev kaldt „Whitewashyankees“. — Et „Pierheadjump“ (Brohovedspring) var ikke ualmindeligt i den Tid, og Betegnelsen anvendtes paa de hyreløse Søfolk, der stod ved Dokportene for at tage imod en Hyre, naar en eller anden Sømand var udeblevet.

### Private Ejendele ansaas som Fælles-Eje.

Mandskabet ombord i „Tikoma“ var forresten nogle rene Bisser, der saa at sige ikke havde anden Beklæd-

ning end den, de stod og gik i, saa det var derfor lidt uvant for mig, at Ens Tøj skulde betragtes som Fælles-Eje, hvilket det blev. Engang, da jeg skulde have første Rorstørn en regnfuld Morgen og ikke kunde finde mit Olietøj, blev der svaret: „Dit Olietøj er oppe paa Forerøjlraa, hvor han, der gør Sejlet fast, har det paa.“ Samtidig blev jeg belært om, at det var klogest at lade være med at gøre Vrøvl, og at jeg selv skulde tage det første og det bedste, jeg kunde faa fat paa, for i disse Røverskibe var alting fælles.

### „Liverpool rats“.

Besætningerne paa disse „Blunoseyankees“ bestod hovedsagelig af de saakaldte „Liverpool rats“ (Liverpool Rotter), som mønstrede til Canada om Foraaret, deserterede efter Ankomsten dertil, arbejdede i Land Sommeren igennem og mønstrede derefter for „For the run“, d. v. s. en vis Betaling for Rejsen enten den varede 2 eller 6 Uger, til Liverpool, hvor de levede Vinteren igennem i deres Smuthuller. Men efter Dampskibenes Overtag eksisterer vist disse Forhold ikke mere. — Med „Tikoma“ foretog jeg kun denne ene Rejse, der gik til Canada efter Træplanker.

### 3 „Stowaways“ dukker frem paa Rejse til Canada.

Saa kom jeg ombord i et stort Barkskip „Vancouver“, som var gammelt og ikke velholdt, men til Gengæld var baade Kaptajn og Styrmand flinke og humane i Forhold til deres Kolleger ombord i „Tikoma“, hvilket igen indvirker paa Mandskabet, saaledes at Forholdene ombord i dette Skib var de bedste mulige. Da vi havde sejlet et Par Døgn, dukker der 3 „Stowaways“ (Blindpassagerer) op fra Lastrummet, hvoraf de 2 var Sømand, den tredje ifølge sin egen Opgivelse Bødker, hvad jeg dog ikke troede paa. Han betroede mig da ogsaa senere hen, at han lige var løsladt fra Arresten for Lommetyveri og nu vilde til Canada for at begynde et nyt og hæderligt Liv. Han var oplært i Lommetyveri fra ganske lille, fortalte han, og saa viste han mig sine Pegefingre, der var næsten lige saa lange som hans Langfingre. Pegefingrene havde for at kunne fyldestgøre Haandteringen som Lommetyv været sat paa Stræk og var til at bruge i de Tilfælde, hvor Lommerne ikke kunde skæres af Tøjet paa Ofrene. Inden han gik i Land i Canada, hvor Kaptajnen havde skaffet ham Arbejde, blev jeg Offer for hans „Fingerfærdighed“, idet han trods min Agtsomhed fik snuppet 3 Dollar-Sedler op af Lommen paa mine strantsiddende Bukser, hvilket Savn jeg først opdagede, da han gav mig Sedlerne tilbage med en flot Bemærkning om, at jeg nok passede bedre paa, naar jeg kom i Land.

### „Synke kan „Kassen“ jo ikke med den Last.“

Selvom man allerede dengang havde indført Plim-soll-Lastemærkerne, var de gamle Træskibe paa den Tid som Regel altid bebyrdet med for stor Dækslast, og saaledes var det ogsaa med gamle „Vancouver“, da vi afgik fra Dalhousie til Barrow in Furness i Lancashire med Træ. Vi var begyndt Rejsen med haard Kuling, hvor Skibet arbejdede haardt i Søen. En Morgen i Nærheden af den engelske Kyst, da jeg stod til Rors, gjorde jeg Styrmanden opmærksom paa,

## Det er for Tiden

umuligt at fremstille de før Krigen saa kendte og meget anvendte

# MARINAT

PRODUKTER

f. Eks.

Klar Yachtlak  
Klar Spar Varnish  
Skibsbundfarve, rød og grøn  
Hvid Understrygningsfarve  
Hvid Kopal Træk-Spærtel  
Inden- og udenbords hvid Emalje  
Ætsalin etc.

i samme Standard som dengang, og vi har derfor indstillet Fabrikationen —

## men de kommer igen

saa snart de rigtige Raavarer kan skaffes

# A/s O. F. ASP

Grundlagt 1857

Specialfabrik for Farver og Lakker til Skibsbrug

Prags Boulevard 37 — København S.  
Telefon Central 65 — Lokal 12 og 22

at Skibet laa saa underlig dødt, hvorefter Tømmermanden blev sat til at pejle Lastrummene, og hvorved det opdagedes, at der stod 3 Fod Vand i Skibet. Saa blev alle Mand kaldt paa Dæk, dels for at pumpe og dels for at hive Dækslasten overbord. Pumpningen hjalp imidlertid ikke, eftersom Skibet blev mere og mere vandfyldt, men, som Kaptajnen sagde til Styrmanden: „Synke kan „Kassen“ jo ikke med den Last, bare ikke Træet buldner ud og sprænger Dækket; beholder vi Medvinden, gaar det vel nok, for Krydsning er udelukket nu.“ Ved denne Lejlighed kunde jeg sande det gamle Sømandsudtryk, at selv et Knippe Halm kan sejle med Medvind, for det kunde gamle „Vancouver“ ogsaa. Næste Morgen var vi saa nær den engelske Kyst, at vi blev observeret af en Bugserbaad, som slæbte os ind til Barrow. Heldigt var det, at Læ-kagen ikke var indtruffet i Begyndelsen af Rejsen, hvor vi havde Kuling med høj Sø, for saa var vi nok ikke sluppet saa heldigt over „Dammen“. Jeg vilde gerne have været ud med „Vancouver“ igen, men den Hovedreparation, den skulde gennemgaa, vilde bevirke, at den næppe kunde stikke til Søs før til Foraaret, og vi var kun i November Maaned.

November var en Tid af Aaret, hvor det var vanskeligt at faa Hyre, da de Sejlskibe, der sejlede paa Nordatlanten, enten var ude eller oplagt, og da Mandskabet paa „White Star“- og „Cunard“-Baadene ikke gerne lod sig afmønstre. Men iøvrigt saa vi Sejlskibsfolk med en vis Foragt paa Dampskibs-Matroserne, der indenfor Paketfarten kaldtes for „Paketrotter“ („Paketrotter“). En afdød, dansk Admiral kaldte forresten os for „Jernmatros“ paa Træskibe i Forhold til de andre, som betegnedes som „Træmatros“ paa Jernskibe.

Saa rejste jeg atter til Liverpool, hvor jeg efter en Uges Forløb var saa heldig at faa Hyre ombord paa Barkskibet „Ponema“, ogsaa er Nova Scotiamand, hvilket jeg først opdagede, efter at jeg havde afleveret mit Discharge til Styrmanden.

#### Ikke Søfartsbøger — men „discharges“.

I Fart med engelske Skibe brugtes ikke Søfartsbog, derimod disse „Certificate of Discharge“, en Slags Kontrakt mellem begge Parter, og som efter endt Rejse udleveredes til den Forhyrede. Paa Bagsiden af

Discharge fandtes 2×3 skraverede Cirkler, i hvilke Kaptajnen gav Vedkommende sit Skudsmaal med Hensyn til Opførsel og Duelighed i Form af Karaktererne „Godt“ eller „Udmærket“ eller han i de 2 sidste Cirkler skrev Bemærkning om, at den Forhyrede var hjemfalden til Straf. „Ponema“ var *bound for* Charleston for at indtage en Bomulds-Last til Liverpool.

#### Indsættelse af Neger-Præst i Charleston.

Under Opholdet i Charleston hørte jeg følgende Anekdote af Stevedoren: Han var en Søndag ude paa Landet kommet ind i et Kapel, hvor der skulde foregaa en Præste-Indsættelse indenfor et Neger-Trossamfund. Da de fleste af Negrene var Analfabeter, maatte Præsten først læse Salmeversene op, et for et, inden Menigheden kunde synge dem. En Del Hvide, som af Nysgerrighed var kommet ind i Kapellet for at se den nye Præst, var staaet op paa de bageste Bænke, hvilket fik Præsten til at sige til dem: „Sæt jer ned, baade Hvide og Sorte, for mig er I et.“ Negrene troede, at det var et Salmevers, som Præsten læste op for dem, og de begyndte derfor at synge: „Sæt jer ned, baade Hvide og Sorte“ o. s. v., og da Præsten ved Tyssen og Fagter søgte at standse dem i deres Fejltagelse, misforstod de ham atter og gav sig til at stemme endnu kraftigere i!

#### Matros jager sin Skedekniv i 1. Styrmand.

Paa „Ponema“s Søsterskib „Wiona“, som afsejlede omtrent samtidig med os fra Charleston, og som ankom til Liverpool nogle faa Timer før os, var 1. Styrmand blevet myrdet undervejs af den ældste Matros, som havde jaget sin Skedekniv i Brystet paa ham. Det var kommet til et Opgør imellem dem, fordi Matrosen, som var ældre, havde bebrejdet Styrmanden, at denne jagede med ham, skønt der ellers var flere yngre Folk ombord, hvorefter Styrmanden havde slaaet Matrosen i Ansigtet. Vi havde ventet, at Matrosen var endt i Galgen, som altid var en Morder vis i England, men til vor store Overraskelse blev han kun idømt 6 Maaneders Strafarbejde, maaske paa Grund af, at Styrmanden havde slaaet ham først. Dette skete i Februar 1880.“

Carl Østen.

(Fortsættes i næste Nr.)

## Skibsprovianteringsfirmaet H. S. Hansens Eftf.

1844 — 31. Maj — 1944

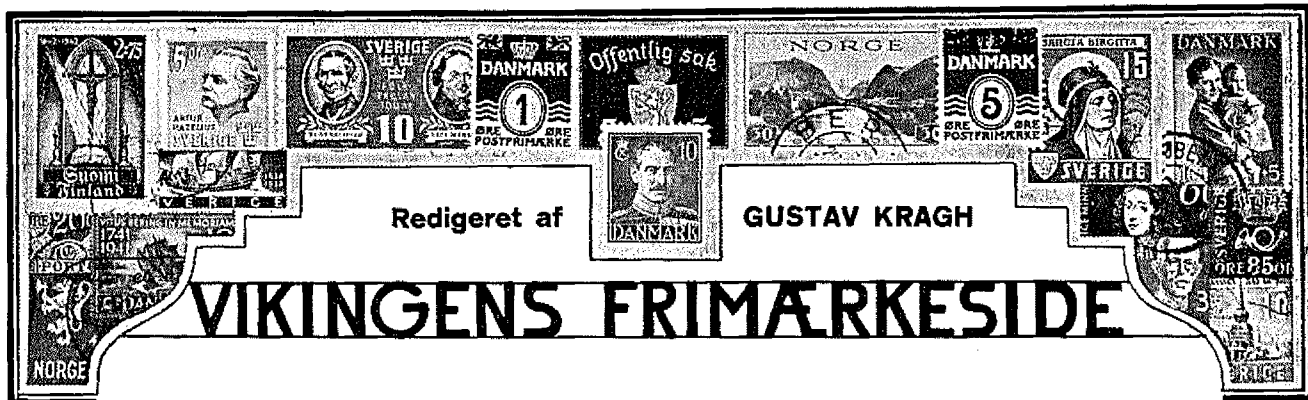
**D**EN 31. MAJ kan det kendte Skibshandlersfirma H. S. Hansens Eftf. fejre sit 100 Aars Bestaaen. Stifteren var Hans Sørensen Hansen, der var født i Køge 11. April 1818, begyndte Virksomheden som Kadrejer i Havnen, indtil han etablerede sig i Amaliegade i 1844.

Under hans dygtige Ledelse voksede Forretningen, saaledes at det samtidig drev Rederivirksomhed og var saaledes Ejer af 15 Sejlskibe, hvoraf flere store Barkskibe og Brigger. Efterhaanden som Dampskibene fordrev Sejlerne, blev Sejlskibene solgt, og det største var Barkskibet „Bertha“, som Kaptajn I. Ellekilde var Fører af.

I 1880 udtraadte H. S. Hansen af Firmaet, og hans Efterfølger blev Forretningens tidligere Bogholder Chr. Petersen samt Kaptajn Ginge, der havde en 30 Aars Sejltid bag sig. 1905 udtraadte Ginge, og Firmaet fortsattes af Grosserer Petersens Søn, K. Petersen. I 1924 overtog Grosserer C. J. Didriksen Ledelsen, og han har forstaaet med stor Dygtighed og Forudseenhed at føre det gamle Firma videre.

Mange Tanker og Lykønskninger vil nok blive rettet mod den kendte Forretning i Amaliegade paa 100 Aars-Dagen.

*Husk at forny Deres Abonnement*



## Skandinaviske Nyheder.

**NORGE.** I Serien Solkors-Tjenestemærker er udkommet to nye Værdier: 15 Øre oliven og 30 Øre ultramarin. Serien består saaledes af følgende Mærker: 5 — 7 — 10 — 15 — 20 — 25 — 30 — 35 — 40 og 60 Øre samt 1 Kr. Alle uden Vandmærke.

**FINLAND.** To nye Frimærker er udkommet. 1) I Anledning af Luftfartsselskabets 20-Aars Jubilæum et Mærke, 3,50 Mk., brunt, Fig. 1.

2) I Anledning af Forfatterinden Minna Canth's Fødsel et Mærke, ogsaa 3,50 Mk., olivengrønt, Fig. 2.

Hvert Mærkes Oplag siges at være 1 Million Stk.



Fig. 1.



Fig. 2.

## To nye og gode Specialkataloger.

Firmaet „DAN“s ganske fortræffelige Katalog „De Nordiske Länderna“ er nu udkommet for sjette Gang.

Kataloget er stærkt udvidet for Sverrigs Vedkommende, og som altid er det saa enestaaende dygtigt udarbejdet, med en Mængde uundværlige Oplysninger og fortræffelige Klicheer, som vore egne hjemlige Kataloger slet ikke kan konkurrere med — det skulde da undtagelsesvis være Danmarks Special Katalog 1943. Jeg anbefaler enhver Specialsamlers af skandinaviske Mærker at anskaffe dette værdifulde Hjælpe-middel, der medtager alt, man bør vide om Frimærkerne.

Priserne er for danske og norske Mærker sat noget nær som i Nr. 5. De svenske Mærker viser en lille Prisstigning, særlig for de ældre Mærkers Vedkommende.

Kataloget er paa 356 Sider og koster svenske Kroner 3,00.

Oslo Filatelist-Klub har udsendt 8. Udgave af „Norgeskatalogen“.

Ogsaa dette Katalog kan der kun siges godt om. Det er i Aar paa 72 Sider og er udvidet med en Oversigt over Vandmærker samt Prisfortegnelser over Blokke og Par. Klicheerne er gode og Priserne rimelige, noget nær svarende til de i 1943-Udgaven anførte. Enkeltte Prisændringer bør dog bemærkes: „Dronning Maud“-Mærkerne er for stemplede Eksemplarer nedsat fra Kr. 11,50 til 10,50 — „Kong Haakon“-Mærkerne, som samlet stod til Kr. 55,20, er nedsat til 49,50 — Legionærmærkerne, ustempelt, er nedsat fra Kr. 12,00 til 9,50, en ganske pæn Nedgang! Derimod er 12 Øre matgrøn fra 1882 sat op fra Kr. 200,00 ustempelt til Kr. 240,00, og nedsat fra Kr. 160,00 stemplet til 150,00.

Men — som Katalogets Forord siger: „Man bør gøre Regning med Prissfald, naar normale Forhold atter indtræder!“

Ogsaa dette Katalog anbefaler jeg gerne til Norgesamlere, Prisen er danske Kroner 5,50.

## Dubletterne.

I disse Tider, hvor Tilgangen af Frimærker ude fra den store Verden er saa stærkt begrænset, er det en nærliggende Opgave at interessere sig for Dubletterne. Det kan nemlig saa udmærket godt betale sig — Frimærkehandlerne er villige til at købe, fordi det udenlandske Marked saa godt som er lukket.

Og selv om det nu er Foraars og alt ude er saa grønt og skønt, kunde det vel tænkes, at en Aften eller to kunde anvendes til at opfriske Kendskabet til Deres Dubletter. De fleste Samlere har jo disse Værdier — for Værdier er det, selv om det er smaa — liggende i Æsker, Kuverter, Bundter eller opbevaret indsat i Hæfter, og det er vel ikke givet, at De nøjagtigt ved, hvad det er, De har gemt hen!

Det er derfor muligt, at nogle af Deres Dubletter virkelig er steget saa meget i Værdi, at det kan betale sig for Dem at realisere Mærkerne — og har De egentlig grundigt nok eftersat dem for omvendte Vandmærker, Pladefejl eller lignende? Prøv at se dem efter nu — jeg er sikker paa, at det kan betale sig!

*Husk at forny Deres Abonnement*

# Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juni 1944



Medlemmer pr. Januar 1943

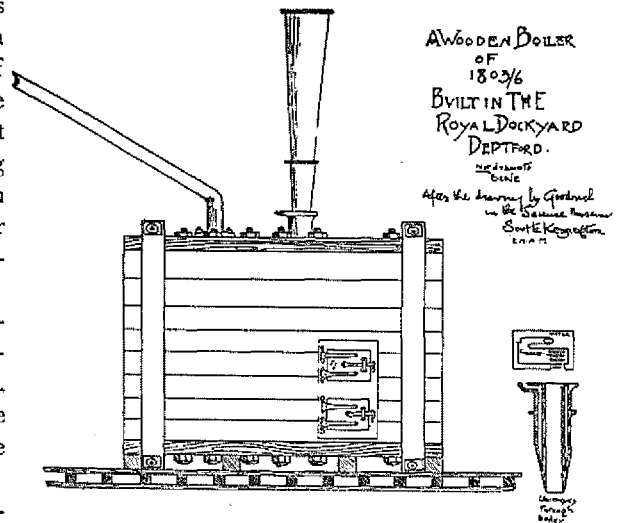
Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Esbjerg  
 D/S Ala  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bes  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabrikker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske Kulkompani  
 Det Danske Petroleum A/S  
 A/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 Heiland  
 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 Navitas  
 D/S Norden  
 Rederiet Ocean, A/S  
 D/S Orient  
 D/S Orion  
 D/S Pacific  
 D/S Phoenix, Esbjerg  
 D/S Progress  
 J. Saabye & O. Lerche  
 D/S Samsø  
 D/S Solnes  
 A/S Det store Nordiske Telefonselskab  
 D/S Svendborg  
 Rederiet Oluf Svendsen  
 Rederiet Hans Svenningsen  
 A/S Em. Z. Svitsera 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

## Nogle Træk af Dampkedlens Historie

Der findes i England gennem Overleveringer og Beretninger fra navngivne, troværdige Mænd Beviser for, at mange af Kedlerne til de tidligste atmosfæriske Maskiner var bygget af Sten og holdt sammen med Jernbaand, der blev strammet med Splitter eller Møtrikker. At en Mand, der levede i 1872 som Dreng, havde været med til at hugge Kobberør ud af en Dampkedel af Sten, beviser, at man saa langt tilbage som i 1720 har haft Rørkedler. Det er naturligvis ogsaa vanskeligt at tænke sig, hvorledes man skulde kunne faa Damp i en Kedel af Sten, hvis den ikke har været forsynet med en Ildkanal og Fyrkanal, som man maa antage, naar der er Tale om Udhugning af Kobberør.

James Watt besøgte, som det er velkendt, ofte Cornwall, hvor han inspicerede Opstillingen af sine Lavtryks-Damppumpe-maskiner ved mange af Tinminerne.

Der har han uden Tvivl set og lært de tidligere Tiders Granitkedler at kende. Da hans Maskiner arbejdede med meget lavt Tryk, er det muligt, at han der har faaet den Idé at forbedre dem ved at bygge dem af Træ. I sit Patent af den 28. April 1784 omtaler han Kedlerne særskilt saaledes: „Jeg udfører Yderskallen af Træ eller tyndt Metal, forsvarligt holdt sammen med Baand eller paa anden Maade for at hindre den i at sprænges paa Grund af Damptryk-



Kedel af Træ fra 1806.



**G. W. Frydenlund & Søn**

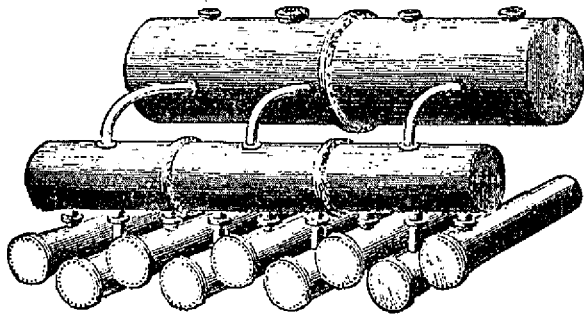
Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

ket.“ Det var i Forbindelse med hans Patentkrav paa en transportabel Dampmaskine — eller med andre Ord et Lokomotiv.

Man ved ikke med Bestemthed, om han virkelig byggede en Kedel af Træ. Derimod er det bevist, at de kendte Trækedler har leveret Damp til Maskiner,



Woolfs Støbejerns-Vandrørskedel fra 1803.

som Watt har bygget eller har været spurgt om Tilbud paa. I Aaret 1800 foreslog Sir Samuel Bentham, at en ny Muddermaskine skulde have en Dampmaskine til at drive dens bevægende Dele med. Man bad Mrssrs. Boulton og Watte om et Tilbud. Den Maskine, der blev anskaffet, havde „en Kraft paa 12 Heste“.

Man ved ikke bestemt, hvem der leverede Maskinen, men Kedlen, der blev udført paa Marineværftet, var af Træ. Den var konstrueret som en firkantet Cisterne, holdt sammen med lange Jernbolte med Møtrikker i begge Ender. Yderskallen, der var udført af Træ, fire Tommer tyk, var 9 Fod 4 Tommer lang, 6 Fod i Dybden og 6 Fod 4 Tommer høj. Inde i Kedlen var der et Støbejernsfyr med en tilbagegaaende Fyrkanal af Smedejern, 18 Tommer i Firkant, som gik over i en høj Skorsten af Smedejern, der blev ført op gennem Toppen af Yderskallen tæt ved Frontsiden. Fyrdøren var i en af de lange Sider.

Træ-Yderskallen holdt i 20 Aar, medens den indvendige Smedejerns-Fyrkanal maatte fornyes mindst tre Gange.

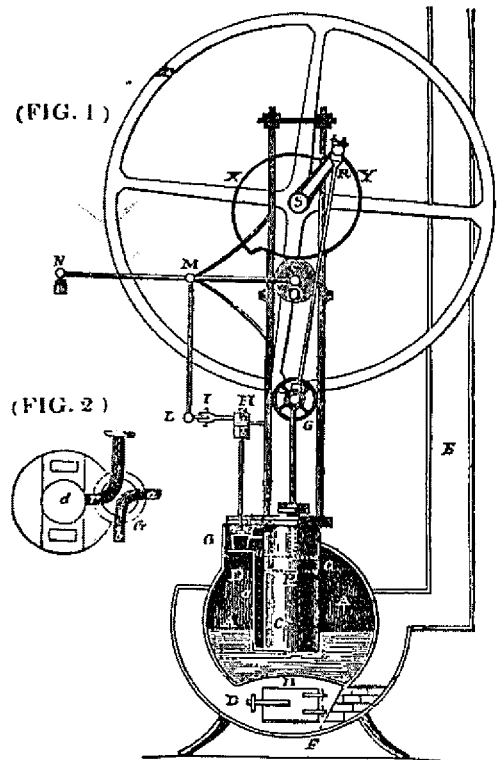
Faa Aar senere blev en anden Muddermaskine af samme Slags bygget paa Værftet i Deptford. Den fik ogsaa en Kedel af Træ. I 1802 konstruerede Sir Samuel Bentham en transportabel Dampmaskine til Brug paa Værftet.

Den var paa 6 HK og fik Damp fra en Trækedel af Form som en Tønde, men som i 1805 blev erstattet med en rektangulær kasselignende Kedel, ogsaa af Træ. Maskinen var opstillet paa en Vogn. Kedlen paa en anden. Begge Vogne blev trukket af Heste.

Støbejernskedler var et tidligt Træk i Forsøgene paa at konstruere Maskiner for højt Tryk. Richard Trevithick lavede sine første Kedler af Støbejern, fordi han paa denne Maade lettest overvandt Vanskelighederne med Kurver og Hjørner i Konstruktionen af Fyrkanaler og Ildsted. Senere udførte Trevithick Toppen af Kedlerne af Smedejern, især efter den ulykkelige Eksplosion i 1803, hvor en kugleformet Støbe-

jernskedel, der var 6 Fod i Diameter og havde en Godstykkelse paa 1 Tomme, i en Pumpestation paa Sydsiden af Themsen mellem Greenwich og Woolwich (Charlton) sprang i Luften og dræbte tre Mænd og saarede en fjerde alvorligt. Det var imidlertid vanskeligt at faa Samlingerne til at holde tæt for det høje Tryk. Han udførte derfor sine senere Kedler med Støbejerns-Yderskal, medens det cylindriske Ildsted og Fyrkanal saavel som Kedelfronten var af Smedejern. Kedlen bestod af en Støbejernscyliner. „Fyrstedet var i et Smedejerns-Rør, der gik gennem Kedlen fra den ene Ende til den anden. Det indvendige Rør var igen tilbagegaaende gennem Kedlen, idet Skorstenen var anbragt i den samme Ende af Kedlen som Fyrdøren.“ Som Følge af den ovenfor omtalte Ulykke besluttede Trevithick for Fremtiden at anbringe to Dampventiler og en Trykmaaler og aldrig at lade Støbejern komme i Kontakt med Ild. Kedlen var bleven rødglødende, og alle Samlingerne ødelagt faa Dage før Sprængningen.

Denne Sprængning, der blev efterfulgt af en anden alvorlig en i 1815, foranledigede, at Regeringen nedsatte en parlamentarisk Kommité, som bl. a. foreslog, „at Kedler skulde udføres af Smedejern i Stedet for af Støbejern eller Kobber, som var de Materialer, der



Trevithick og Vivians Højtryksmaskine, 1802.

hidtil var mest brugt, at de skulde synes og prøves, og at der skulde være to Sikkerhedsventiler.“

En meget bekendt Type Støbejernskedel var den, som Arthur Woolfe fik Patent paa i 1803. Det var den første Rørkedel, og den var yndet i en Række Aar. Woolfes Kedel bestod af en Række Støbejernsrør, hver 12 Tommer i Diameter og 9 Fod lange, inde-



muret i et Ildsted, saa Flammerne spillede om dem. Disse 9 Rør var ved Hjælp af nogle mindre forbundet med et endnu større, der gik paa tværs af dem og dannede en Dampbeholder. Dette større Rør var igen forbundet med en endnu større, som dannede et Dampkammer.

Den største Fare ved at bruge Støbejern til Kedler er, at det er et upaalideligt Materiale, navnlig naar det som i dette Tilfælde er udsat for Ildens Paavirkning.

Konstruktionen af Smedejernskedlerne var meget forskellig. Hver Konstruktør havde sine egne Idéer eller akcepterede, hvad der fandtes paa det Sted, hvor hans Maskine skulde installeres. En af de tidligste Former var Ballon- eller Hestak-Kedlen, som er velkendt i Forbindelse med Newcomens Vandpumpemaskiner. Den næste populære i Rækken var Kuffertkedlen, konstrueret og udført af Boulton og Watt. Mange af de tidligste Smedejerns-Kedler var kugleformede eller Varianter deraf. Den lange cylindriske med en eller to Fyrdøre blev dog snart almindelige. Den corniske og Lancashire-Kedlen er af denne Type.

Kedler af Smedejern blev brugt i omtrent 90 Aar eller mere, og man forlod dem først, da Anvendelsen af blødt Staal blev en praktisk Foranstaltning. Dette til Trods for, at Smedejern er mere „bearbejdeligt“, kan staa for større Paavirkninger ved Opvarmning og Afkøling, kan bedre udholde Flangning, Hamring og Lokning uden at tage Skade, er bedre svejselig og fordrer mindre Udglødning end Staal.“ Den største Ulempe ved Brugen af Smedejern er dets Mangel paa den Homogenitet, som Staal besidder, og at Smedejern ved dets Fremstilling kommer i Berøring med Urenheder, af hvilke nogle bliver blandet med Jernet og bliver siddende i det uden at kunne fjernes ved de efterfølgende Behandlinger, Hamring, Presning og Valsning. Disse Urenheder forårsager Lagdeling og Blærer, hvilket aldrig sker i det rene Staalsmeltebad. Blødt Staal er ogsaa mere bøjeligt.

For mange Aar siden kaldte Dr. Siemens Smedejern for „en Blanding af Jern og Snavs“, og selv om man maa regne med en Forudfattedhed hos Opfinderen af en Fremstillingsmetode for Staal, maa man give ham Ret. Saa meget er Tilfældet, at ud af en Bunke Kedelplader af Smedejern er det næsten umuligt at være sikker paa, at der ikke er nogen, der har Fejl

ved Lagdeling eller Blærer i det Indre, som skyldes Slagge og Glødeskal fra den oprindelige Pudlebolle. Selv om Pladekanterne undersøges aldrig saa nøje og ikke viser noget Tegn til Defekter, saa kan der ofte være en ufuldstændig Svejsning i det Indre af Pladen, som kan medføre en stærk Korrosion, der kan lede til Eksplosion, naar Pladen er indbygget i en Kedel. Mærkeligt nok, men ikke desto mindre rigtigt er det, „at jo tykkere Pladen er, desto mere sandsynligt er det, at der er Fejl i den.“

Ofte kan disse Lommer med „Snavs“ først opdages ved Bearbejdningen, ved Opvarmning, Bøjning og Flangning eller efter at Tildannelsen er færdig, navnlig hvis den mangelfulde Plads er udsat for Ildens Paavirkninger eller for skiftende Paavirkninger af varm og kold Luft, som forårsager pludselige Udvidelser og Sammentrækninger.

Smedejern er smedeligt og svejseligt, men det har ikke været flydende og indeholder derfor alle de Urenheder, som er uadskillelige fra det, fordi det under Fremstillingen i svampet Tilstand har været i Forbindelse med Urenheder i Pudleovnen. Staal har derimod været flydende, hvorfor Urenhederne under Støtningen kan samle sig for oven i Staalblokken og derfra skæres bort. Dette forklarer Fordelen ved at bruge det nyeste og bedste Materiale til Kedler — Staal.

Alt i Alt kan man sige, at de Mangler, som findes ved Smedejern, ikke gør sig gældende for Staal. Staal er meget mere ensartet i fysisk og i Styrkehenseende end Smedejern. En Smedejernsplade kan have varierende Styrke paa forskellige Steder. Med Hensyn til Bøjelighed er der ogsaa en betydelig Forskel til Gunst for Staalet. Dette er meget vigtigt, da det ikke alene har Betydning for Materialets Paalidelighed under Paavirkninger, men ogsaa paa Bearbejdningens Bøjning, Flangning, Lokning o. s. v., hvis blot man tager visse Forholdsregler. Gør man ikke det, kan Resultatet ogsaa med det være tvivlsomt.

Til Trods for al den Opmærksomhed, der er vist Kedelmaterialet gennem en lang Aarrække, er der endnu den Dag i Dag gammelt Materiale i Brug i Kedler.

Kobber er et Materiale, der endnu foretrakkes af nogle Lokomotivbyggere til Ildkasser, Stag, Ildkanaler

(Fortsættes Side 34)

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY

**Bunkers:**

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

## Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

### Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning eftersees 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**

Telefon:  
C. 16 488

Telegram:  
Dantransport

## DAN-TRANSPORT A/S

Assurance — Befragtning  
Spedition  
Vestergade 26. K.

Fragtagetur for:  
REDERISELSKABET

## NAVITAS A/S

Vestergade 33. K.

Telefon:  
C. 1656

Telegram:  
Asnavitas

## DAMPSKIBSSELSKABET

# TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

## DANSK RADIO

Aktieselskab

Amaliegade 33, København K.

Driftsselskab for Radioanlæg ombord i  
danske Skibe

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert  
Formaal

Ekkolod Apparater etc.

Telegr.-Adr.: DARIOSE

Telefon Central 7282

## C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

H. Schøsler Pedersen

Mimersgade 88

Malerier af Skibe — Maritim Reklame

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER

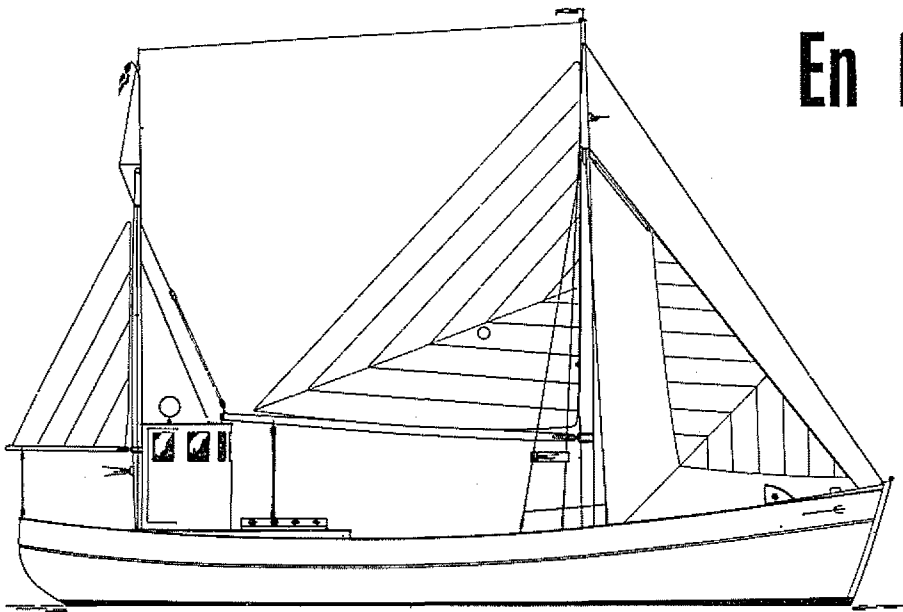
TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

# En hurtiggaaende Fiskekutter



Motoren en en Bukh Diesel 40, 120 HK., der ved 500 Omdr. pr. Minut antagelig kan give Kutteren en Fart af ca. 10,5 Knob.

Lasteevnen paa ca. 14 Tons Dødvægt maa siges at være god. Apterinstegning til Folkelukaf viser et moderne Lukaf med Plads til 4 Mand,

Der bygges i Danmark som aldrig før Fiskekuttere af alle Typer. „Vikingsen“ har set sig i Stand til i dette Nummer at vise interesserede Læsere Tegninger af en Nordsøkutter.

Fiskekuttere er til Trods for tilsyneladende Lighed meget forskellige fra hinanden. Teorier og praktiske Erfaringer har gjort sig gældende, og efterhaanden er gode Fartøjer opstaaet. Der forlanges i Dag meget af en Kutter: gode Søegenskaber, Styrke, Lasteevne, rummeligt Lukaf, og dertil er nu opstaaet en ny Faktor, der hedder Fart, og det er et saadant Fartøj, vi her ser.

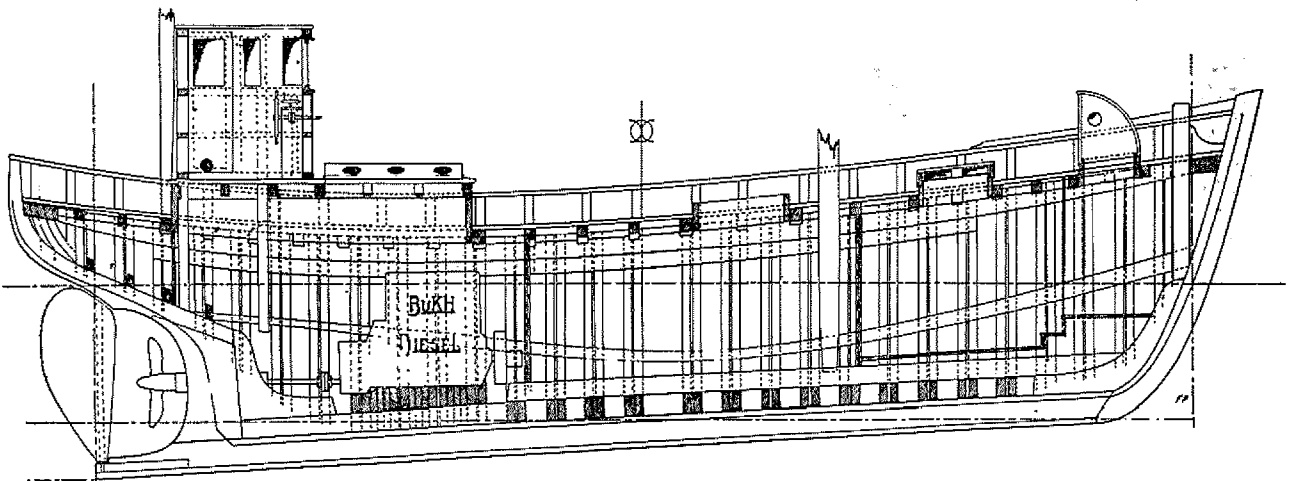
Kutteren, der er konstrueret af Einar Vind-Hansen, har følgende Dimensioner: Længde o. a. 52'6", Længde m. P. P. 46'0", st. Bredde 14'0", Dybde moulded 7'9", Dybde paa Hælen 8'0".

Linietegningen og Spanterids viser fine Linier; den moderne Stævform giver gode udfaldende Sider i Forskibet, og det ret høje og kraftige Agterskib i Forbindelse med det moderate Spring har givet et smukt Skib med gode Søegenskaber. Fartøjet opfylder Statens Skibstilsyns Fordringer med Hensyn til Materiale-dimensioner.

en hyggelig Spisekrog, Skabe m. m., Pantry med rustfri Vask samt et Kosan Gasanlæg, der som bekendt ikke er giftigt.

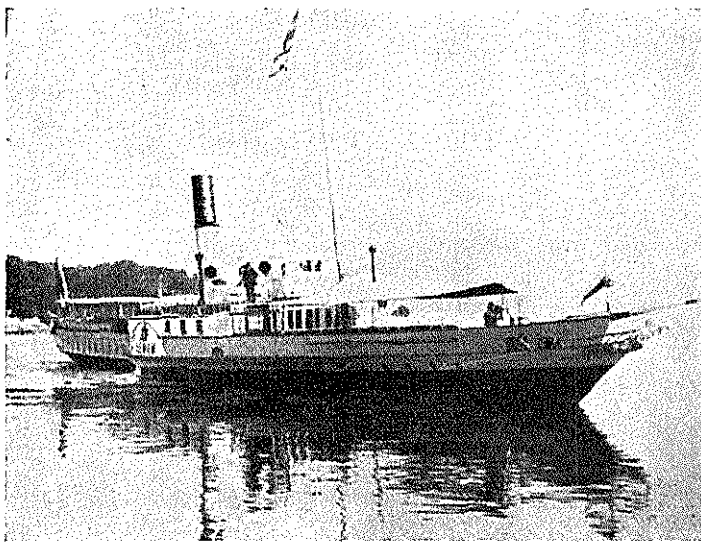
Styrehuset viser ogsaa noget nyt, idet det er fastgjort til Skroget med Støtter, der er gennemgaaende og fastgjort i Kinningsvægerne, hvilket giver en stor Styrke. Klædningen paa Styrehuset bestaar af Macnite, der er i to Lag, forskudt for hinanden med Koldlim imellem — hvilket giver en meget stærk Flade og stor Tæthed. Da et Styrehus er meget udsat, skal dette give et mere sammensvejsset Hele, end det i Almindelighed er Tilfældet med Styrehuse af sædvanlig Type.

Dækstegningen viser bl. a. et moderne Vaadspil med tilbyggede Ankerløftnings-Grejer. Rigningen er Galeaserig med Spidssejl, hvilket dog møder en Del Modstand herhjemme, medens det i vort Broderland bruges paa Fiskekuttere af denne Størrelse. Fordelen ved Spidssejl: Ingen Gaffel, der arbejder i Søen, og lavere beliggende Sejlcentrum.



# Ombygning af en Hjuldampner til Dieselmotorskib

I Aaret 1857 byggede Firmaet Escher Wyss i Zürich Hjuldampneren „Léman“ med følgende Hoveddimensioner: Længde i Vandlinien 53,7 m, største



Passagerskibet „Léman“ som Hjuldampner paa Genfersøen før Ombygningen.

Bredde paa Spant 5,65 m, Sidehøjde midtskibs til Hoveddæk 2,92 m.

Skibet havde den fremfaldende Stævn, der var almindelig for Passagerdampere paa Genfersøen.

I Aaret 1894 blev der af Byggefirmaet installeret en skraatstillet Kompoundmaskine med Indsprøjtningskondensator. Den ydede ved 56 O/M 530 HK. Stempeldiametrene var 650 hhv. 1000 mm, Slaglængden 1050 mm. Skovlhjulene havde en Diameter paa 3,05 m og havde hver 8 Skovle  $2,255 \times 0,71$  m.

I Aaret 1913 blev der af Firmaet Gebr. Sulzer, Winterthur, indbygget de to sidste Dampkedler. De havde tilsammen en Risteflade paa  $4,2 \text{ m}^2$ , en Hedeflade paa  $158 \text{ m}^2$  og Schmidts Overheder med  $26 \text{ m}^3$ . Arbejdstrykket var 8,5 ato.

For nogle Aar siden skulde Skibsskroget forlænges 1,3 m for at forbedre Skibets Trim. Efter den sidste Ombygning med den nye lodrette Forstævn har Skibet en Længde paa 54,4 m.

Da Skibsskroget var i god Stand, medens Maskineriet trængte til en delvis Fornyelse, besluttede man at bygge det om til et dobbeltskruet Dieselmotorskib.

Derved kunde foruden en Besparelse i Hyrerne og i Brændselsudgifter ogsaa opnaas en forøget Hastighed.

Ombygning af en Hjuldampner til et Dobbelt-

skruemotorskib medfører naturligvis store Ombygninger af Skibsskroget og Overbygningerne. For at undgaa Rystelser fra Motorerne og Skruerne maa der bygges meget stærke Fundamenter og kraftige Stringere under Dækket.

Alle disse Arbejder saavel som den nye Apterering blev udført paa Selskabets — Compagnie Générale de Navigation sur Lac Léman — Værft i Ouchy.

Skibets Ombygning formindskede Deplacementet med ca. 55 ts og medførte en Reduktion af Maskinpersonalet med 4 Mand.

Under Hoveddækket er de enkelte Rum skilt fra hinanden ved 10 Staalsskoder og anvendes som følger:

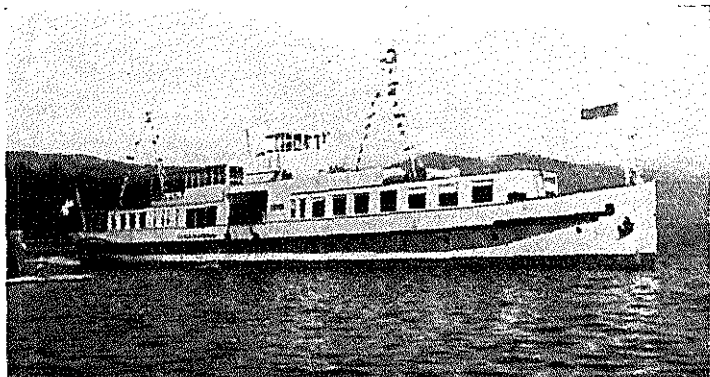
I det agterste Rum findes Rorkvadranten m. m. Derefter følger et Storerum og saa Apparaterne til Skruens Omstyring. Siden kommer Mandskabsrummet med 6 Køjepladser. Omtrent i Skibets Midte findes Motorrummet og foran derfor Kabyssen. Derefter følger Rum for Restaurationspersonalet med 6 Køjepladser og saa Restaurant for II Klasse med 54 Siddepladser. De to følgende Rum indeholder de to Brændstofbeholdere for 3000 l. Helt forude er der som sædvanlig Kædekasse m. m.

Paa Hoveddækket staar agter et Gangspil til Skibsmånøvrerne. Her er ogsaa Nødstyringen installeret.

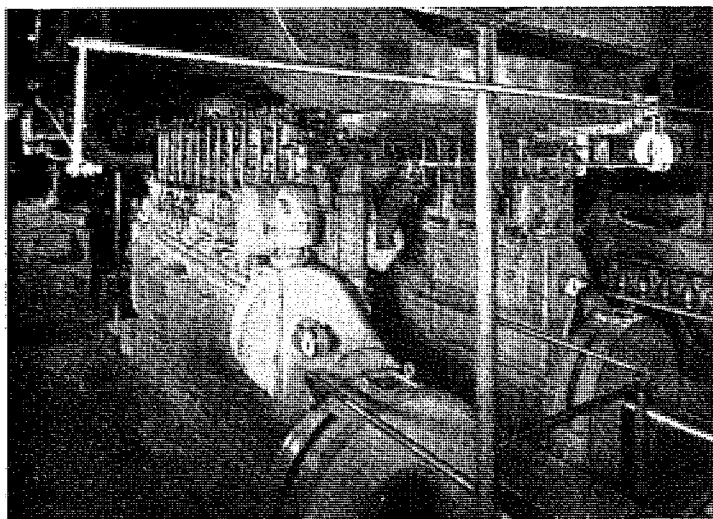
Den øvrige Del af Agterdækket rummer 90 Siddepladser i det Frie under Overbygningsdækket foruden Kahytter for I og II Klasse med 46 Siddepladser.

I Borde ved Indgangen til disse Kahytter findes om BB et Kammer for Kaptajnen og et Vaskerum med to WC for Damer. Om SB er der et Kammer for Mandskabet og Vaskerum med to WC for Herrer.

Den midtskibs Dæksopbygning rummer Billetkontor, Trapper til Motorrummet og til Styrehuset samt



Passagerskibet „Léman“ paa Genfersøen efter Ombygningen til Dobbeltskruemotorskib.



Motorrummet i „Leman“ med to Sulzer-Dieselmotorer.

Udstødsrørene. — Paa Siderne af dette Dækshus og til Skanseklædningen er Dækket frit og danner en bekvem Forbindelse mellem alle Rum paa Hoveddækket.

Paa det forreste Hoveddæk findes en Bar med 26 Siddepladser og en Salon for I Klasse med 40 Siddepladser.

Forrest findes Ankerspillet og en Haandlænsepumpe til de tre forreste Rum under Hoveddækket.

Paa Overbygningsdækket findes agter 60 Siddepladser for I Klasse, en Mast og om BB et Fartøj.

Omtrent midtskibs staar det løftede Styrehus med et Haandstyreapparat og Styresøjlen for Omstyring af Propellerne.

Foran for Styrehuset findes 6 store Redningsflaader og den forreste Mast.

Alle Passager- og Mandskabsrum er moderne og smagfuldt udstyrede.

De samlede Sikkerhedsforanstaltninger er udført efter det schweitziske Trafikministeriums vidtgaaende Fordringer.

Saaledes er f. Eks. de 10 vandtætte tværskibs Skodder (før Ombygningen var der kun 4 tværskibs Skodder) anbragt, saa det fuldlastede Skibs Flydeevne og Stabilitet bevares, selv om to Naborum løber fulde af Vand, og dette til Trods for at Skibets Sidehøjde er formindsket til 2,65 m (Fribord 10 cm).

De enkelte Rum kan lænses fra Maskinrummet med to forskellige Pumper. Desuden er der paa Hoveddækket anbragt nogle Haandlænsepumper, som ved særlige Sugeledninger staar i Forbindelse med Rumene under Dækket.

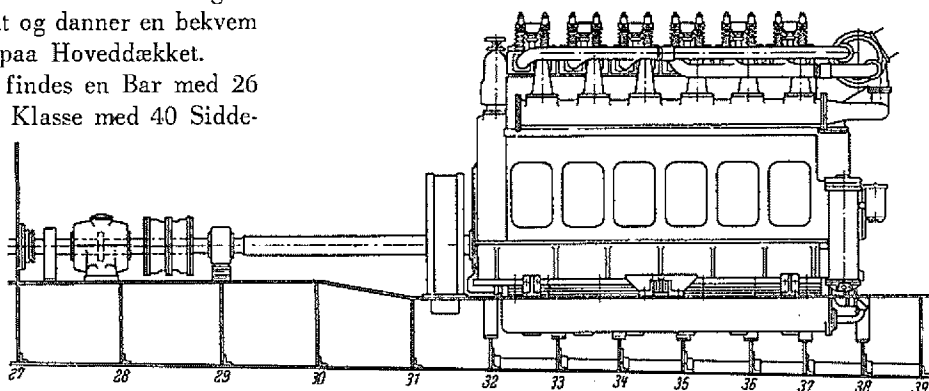
Hovedmaskineriet bestaar af to sekscylindrede Sulzer Firetaktmotorer med Udstøds-Turboblæsere, som ved 500 O/M hver hver yder 340 HK. Den en Maskine

er venstre-, den anden højredrejende. Omdrejningerne kan efter Ønske varieres mellem 250 og 520. Motoren kan gang sættes fra en hvilken som helst Krumtapstilling, da der er Startventiler paa alle Cylindrene. Dieselmotorenes Udstøds gas bruges til Vandopvarmning for at forbedre Økonomien.

Skønt Masseudligningen er god i en Motor med seks Cylindre, blev der dog indlagt Gummiplade mellem Motorens Bundplade og Fundamentet. Derved undgaar man i høj Grad Overføring af Rystelser og navnlig af Lyd.

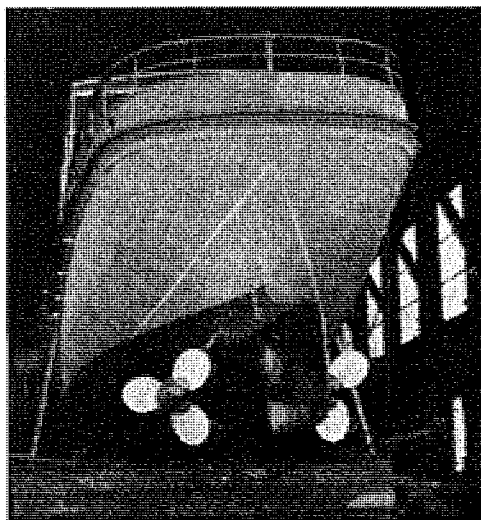
Skrueakslerne har derimod ingen Mellem-læg, saa der mellem dem og Krumtapakslerne kun sker ringe relativ Bevægelse. Derfor har de hver en Tandhjulskobling, System „Fast“, som tillader smaa Radialbevægelser og Vinkelændringer.

Af Hjælpe maskineri, som direkte eller in-



Elastisk Opstilling af Sulzer-Dieselmotorer.

direkte drives af Dieselmotorerne, kan nævnes: Til hver Motor hører en Kølevands- og Lænsepumpe, der drives gennem Tandhjulsoverføring. Det er to dobbelte Imo-Pumper. Den nødvendige elektriske Strøm frem-



Passager-Motorskibet „Leman“ set agterfra med de to Escher-Wyss Skrue.

stilles af to Helux-Generatorer, der trækkes af Skrue-akslerne ved Hjælp af Kileremme.

Til Vandforsyning og til Brændstoftransport fra Hovedtankene til Forbrugstankene findes to elektrisk drevne Sulzer-Centrifugalpumper. Endelig kan der nævnes en Hjælpekompressor, Fabrikat Sulzer, som trækkes af en Elektromotor og tjener til Oppumpning af Startluftflaskerne.

De to BBC-Dynamoer, den ene for 12 KW med Spændingsregulering og den anden for 6,5 kW til Cadmium-Nikkel-Batteriet, bliver som omtalt trukket direkte fra Motorerne. Disse Dynamoer leverer Strøm med 65 Volt til Belysning og til de 8 Elektromotorer til Luftkompressoren, Pumperne, Ventilatorerne, Køle-anlægget og Oliecentrifugen.

Opvarmningen, der sker ved Hjælp af Udstøds-gassen, bliver om nødvendigt kompletteret fra en Varmekedel paa 35000 Kal/Tim, som er opstillet i Motorrummet.

Hver Motor driver en Escher-Wyss Skrue med vridbare Blade.

Paa Prøveturene har baade Motorerne og Skrueerne svaret til Forventningerne. Med tomt Skib naaedes 32 km/Tim og med lastet 20 km/Tim.

Som det fremgaar af ovenstaaende, har Ombygningen i alle Henseender skabt et smukt, ydedygtigt og økonomisk Skib, som er en værdifuld Forøgelse af Skibsflaaden paa Genfersøen. Til sidst skal blot nævnes, at der selv ved de største Belastninger ikke har vist sig ubehagelige Rystelser noget Steds i Skibet.

## Nogle Træk af Dampkedlens Historie.

Fortsat fra Side 29.

etc. Det er dog tilbøjeligt til at tæres, hvis det for hyppigt opvarmes til Temperaturer i Nærheden af dets Smeltepunkt.

Bly bruges ikke mere til Kedeltoppe, men — som en Legering af Bly — for oven i Fyrkanaler som Smelteprop. Det er en af de Sikkerhedsforanstaltninger, som er indført for at beskytte Kedlen mod Overhedning paa Grund af Vandmangel. I sin tidligste Form var den blot en Nagle af Bly i Toppen af Fyrkanalen.

Støbejern blev indtil for nogle Aar siden brugt til Beslag til Dampkedler f. Eks. til Mandehuller, Mellemstykker, Damprør, Ristestænger etc. Brugen af større Damptryk gør dog Anvendelsen af det noget farlig, hvorfor det nu ikke anvendes saa meget. En ringe Forskydning af Kærnen under Støbningen foraarsager, at Godset faar en ujævn Tykkelse. Det var f. Eks. Grunden til, at en af Trevithicks Kedler sprang i 1813 Billedet og den Lethed, hvormed Genstandene kan fremstilles, synes at være dets eneste Anbefaling.

Smedejern anvendes nu og da paa Grund af dets større Modstandsevne mod Korrosion f. Eks. til Mandehulsringe, V- og T-Ringe, Stagbolte og Bolte. Ristestænger af Smedejern kan udføres lettere end af Støbejern, da de ikke smelter eller brænder bort saa hurtigt.

Fremskridtet kan kort udtrykkes saaledes:

Kedler som den atmosfæriske og Lavtrykskedlen af

Kobber, Sten, Bly, Træ og Støbejern har i det 20. Aarhundrede udviklet sig til Dampgeneratorer, bygget af Staal til at modstaa højt Tryk og overhedet Damp.

Blødt Staal har nu næsten overalt afløst Smedejern til Kedelkonstruktioner.

Det har ikke alene større Styrke og Forlængelse end Smedejern, men er desuden meget billigere. Desuden har det den Fordel at være ganske anderledes homogent.

Støbestaal bruges nu til Dags, hvor man tidligere anvendte Støbejern. Og dog kan det have visse Mangler. Det har altid Tilbøjelighed til at have Støbefejl, som ofte ikke kan opdages, før Kedlen er færdig og trykprøves.

Nikkelstaalet bruges paa Grund af sin større Styrke og Modstandsevne mod Korrosion til Ildkasser, Ildkanaler, Stagbolte og Yderskal til Højtrykskedler.

Naar man ser paa den Udvikling, som er foregaaet paa Kedelmaterialernes Omraade, kan man roligt sige: Rom blev ikke bygget paa een Dag.

**D/s DRACO**

Korresponderende  
Reder:

**R. Fischer-Nielsen**

Amallegade 35 B

Telf. Palæ 5906

**A/s J. FREYTAG, Sejlmager**

**53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943**



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.

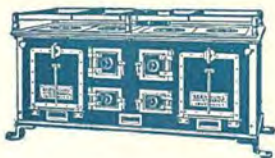
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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

Grundlagt  
1899

**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



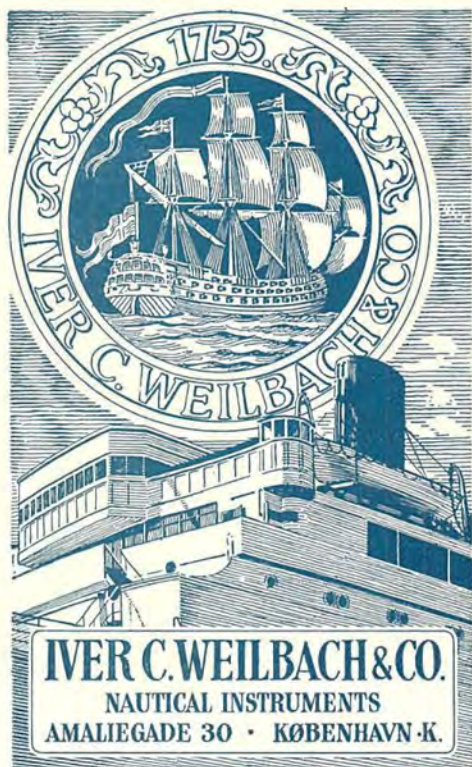
## C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



**IVER C. WEILBACH & CO.**  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN-K.

# REJS MED DFDS







# VIKINGEN

75 Øre  
1. Juli

*Orlogsskibet »Tre Løver« i Slaget ved Oland*

Maleri af Poul Sinding

1944 - Nr. 7  
21. Aargang



**Slaget naa Colberger Heide**



AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

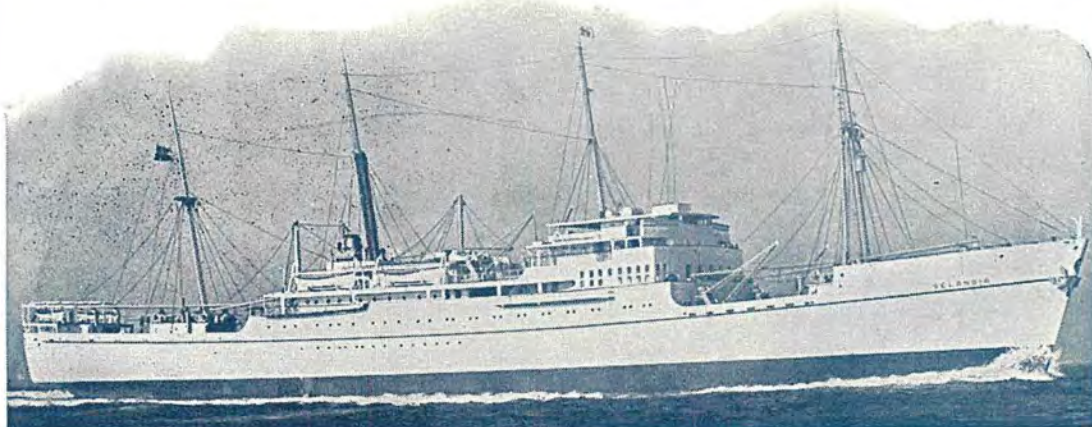
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

## Slaget paa Colberger Heide

Af KAY LARSEN

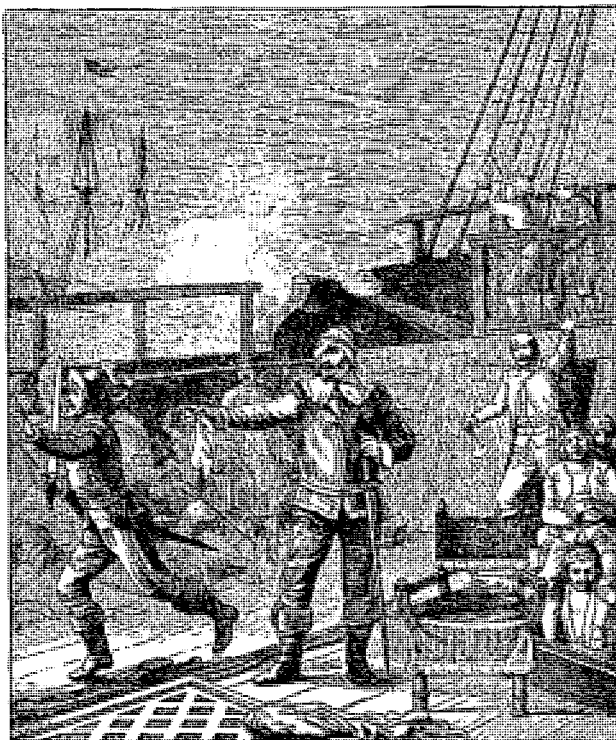
**D**EN gamle, højtelskede Kong Christian IV fik ikke nogen god Alderdom.

Danmark var i hans Tid blevet et lille Land, der ikke som før beherskede Østersøen. Det var Sverige, som var blevet større, og som gjorde sig gældende. I hjemlig Henseende ogsaa var Kongen blevet lille. Det var hans danske Hustru, Kirstine Munk, som gjorde hans Hjem til en Krigsskueplads. Han havde mange Børn med hende, men om de ogsaa var hans, fortæller Historien intet om, derimod fortælles der Historier, meget om gyldne Horn, der gjorde den gamle Konge saa ked af det, saa at han tilsidst sendte den adelige, men ikke helt

udadelige Venstrehaandshustru bort for at skaffe sig den Fred, som da ikke blev ham til Del. Han fik hende sendt over til en Herregaard i Jylland. Han havde været gift før, med Anna Katharina af Brandenburg, men hun var allerede død under Kalmarkrigen, og hans ældste Søn af dette Ægteskab, Christian, døde et halvt Aar før Faderen.

Heller ikke i finansiell Henseende var Danmark i saa god Stand, som det havde været. Øresundstolden maatte forhøjes, og dette gav Anledning til almindelig Misfornøjelse. Hollands Stilling til vort Land blev ikke god, og Sverige var absolut fjendtlig. Det havde sin Krigsflaade i Orden, og allerede i April var den rede til at løbe ud.

Kongen havde erfaret, at en rig hollandsk Købmand, der var nationaliseret og adlet i Sverige, Louis de Gur, nu Ankerhjelms, med svenske Penge havde ud-



Chr. IV paa „Trefoldighed“ under Slaget paa Colberger Heide.

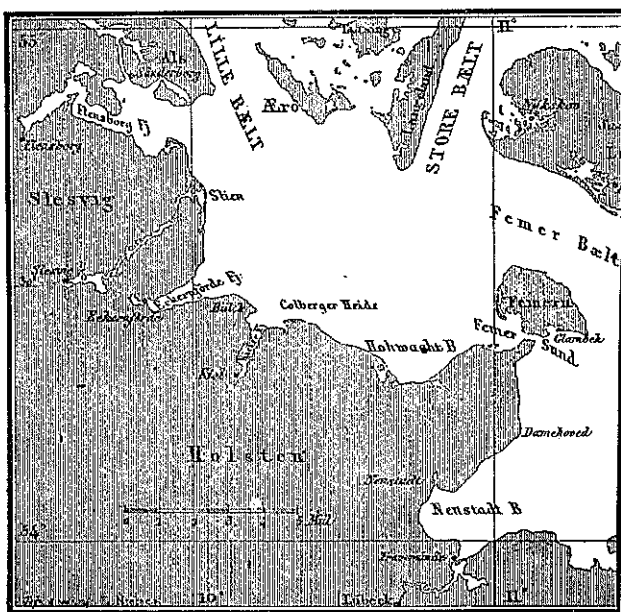
rustet en Flaade i Holland og førte den til Undsætning for Sverige under Kommando af den hollandske Kaptajn Marten Thijssen.

Denne Flaade maatte først bekæmpes. Den gamle Konge sled fra tidlig Morgen til sen Aften med at styrke Danmarks Forsvar og først og fremmest med at gøre Flaaden krigsklar. Han var i Færd med at belejre Elfsborg, men ophævede straks Belejringen af dette Sted og stak til Søs med de forhaandenværende Krigsskibe og løb til Flekkerø, hvor han erfarede, at Thijssens Skibe var gaaet ind i Kongens Havn. Saaledes kaldtes Rheden indenfor List, den nordlige Ende af Øen Sylt, hvor Vandet er

dybt, men hvortil man kun kan naa fra Søen ved at sejle ind gennem det smalle med en Sandbarre belagte Løb Listerdyb.

Der kom det til Slag d. 16. Maj, hvor Hollænderne blev stærkt medtagne, særligt Thijssens Admiralskib, der i ynkelig Forfatning maatte trække sig ind gennem Listerdyb. D. 18. overlod Kongen Bevogtningen af Dybet til Ove Gjedde, medens han selv sejlede tilbage til Flekkerø for at proviantere og forberede sig paa et nyt Fremstød. Æn da han igen kom til Lister d. 12. Juni, var Hollænderne borte, — sejlet hjem, undsluppet, men i meget ringe Tilstand.

Kongen sejlede saa til København, men der fandt han ikke Forholdene gunstige. Ebbe Ulfelt havde ikke klaret sig godt i Skaane imod Gustav Horn, og i Norge stod det ilde til med Hannibal Sehesteds Forhold. Der var ingen Tid at spille. Den svenske Hovedflaade



Skitse af Farvandet omkring Colberger Heide.

maatte opsøges. Det var Hovedsagen. — Den gamle Konge sled fra tidlig Morgen og til sent om Aftenen med Forsvarsplaner og Angrebsplaner. Han havde ingen handlekraftige Mænd til at hjælpe sig. Han var klar over, at Farvandene omkring Riget først maatte holdes „rene“, og derfor tog han selv Overkommandoen paa Flaaden og søgte at faa den i god Stand. Der var jo endnu store og gode Skibe, der nok kunde byde Fjenden Spidsen. Han virkede tidligt og silde.

Flaaden deltes i 3 Eskadrer, den ene under den nylygt udnævnte Rigsadmiral Jørgen Wind, der fik Kommandoen paa det store Admiralskib „Patentia“, den anden, der førtes af Peter Galt, der førte Standeren paa „Trekroner“. Den tredje under Admiral Pros Mund, og i denne befandt sig det skønne Skib „Trefoldighed“. Kongen førte selv Kommandoen paa dette Skib, der var det egentlige Lederskib. D. 30. Juni forlod denne store danske Flaade København og sejlede gennem Drogden Syd paa forbi Møen og rundt om Gjedsler for at møde den svenske Flaade. Kongen vidste, at nu gjaldt det om at sejre eller falde. Allerede før sit sidste Besøg paa Frederiksborg havde han indsat sin Søn, Kronprins Christian til midlertidig Regent. Det var jo ikke til at tro, at han skulde gense ham eller hans elskede Nordsjælland igen.

Flaaden var 39 Skibe stærk, men den skulde kæmpe mod en Flaade, som talte ca. 46 Skibe, hvoraf flere var større end de danske, der højst var paa 48 Kanoner. Den svenske Flaade havde allerede d. 29. erobret Femern og laa nu Vest for den i det store Bassin mellem Holsten og Ærø, paa Colberger Heide.

Den danske Flaade sejlede, uden at give sig Tid til andet, videre gennem Femern Belt, Syd om Lolland, og allerede d. 1. Juli om Morgenen fik man Fjenden i Sigte.

Vinden var vestlig, og den danske Flaade laa saaledes i Læ og kunde ikke gaa til Angreb uden at krydse.

Den svenske Flaade havde altsaa Fordelen af Vinden og kunde sejle ned mod de danske Skibe og vælge Tidspunktet til Angreb.

Førrest paa dansk Side sejlede Første Eskadre under Jørgen Wind. Den fjendtlige Admiral Klas Fleming angreb snart „Patentia“ sammen med to andre svenske Skibe, og det danske Admiralskib blev snart stærkt medtaget af Skydningen og fik mange Døde og Saarede. Selve Jørgen Wind, Rigsadmiralen, blev ramt og mistede det ene Ben.

Men hvem var det, som kom det betrængte Admiralskib til haardt tiltrængt Hjælp. Det var Kongen selv, gamle Kong Christian paa „Trefoldighed“. Han fik en drøj Dyst. Han havde faaet Skibet presset mod Fjenden, men samtidig kom endnu et svensk Skib til. De to dansk Skibe blev nu „bestrøget“ med overvældende Beskydning. Resten af Eskadren kunde ikke vinde op; den holdt sig i Læ og havde Møje med at arbejde sig op, Fod for Fod.

Man maa mindes Kongesangens Ord, og det kan hænde, at man ogsaa mindes den smukke tyske Sang: „Röslein auf der Heide“. Kongen var ude „i Røg og Damp“, som der staar i Kongesangen, og han skaanede hverken sig eller „Trefoldighed“, men han plukkede med Djærvhed Rosen. Det blev „en Röslein“, som staar den Dag i Dag. Det blodige Tørklæde, som han maatte tørre sig i, da han blev ramt. Dette Tørklæde kan man se endnu ude paa Orlogsværftets mærkelige Modelsamling, hvor det opbevares mellem de ærværdige og mindevækkende Modeller af Skibe.

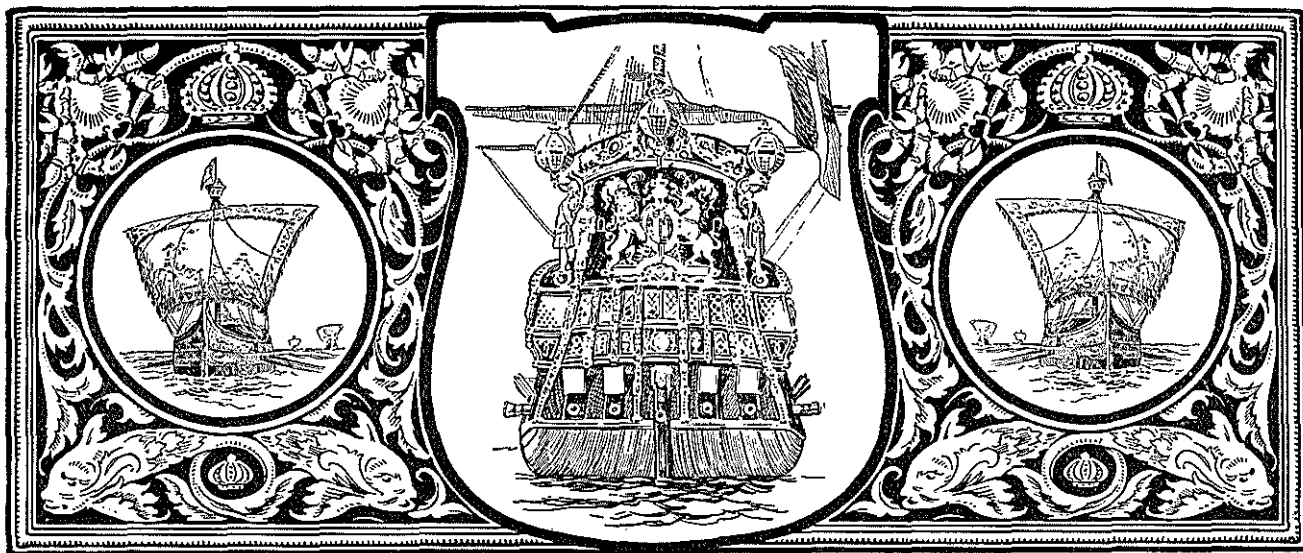
Der findes det gamle Krigsminde endnu, farvet med Kongens ædle Blod, et Klenodie i rødt og hvidt.

En berømmelig Erindring om den dødsforagtende Konge. Den var det, han tog til sig paa Colberger Heide, og den har vi endnu. Kongen blev ramt af Splinter fra et Skud i Rælingen. Han stod i en Gruppe af sine brave Mænd, der stod paa Skansen. En Officer, Ejler Ulfeldt, blev ogsaa ramt, og den døende Officer faldt over Kongen, som blev stødt omkuld; han faldt om paa Dækket, afmægtig af sine Saar.

„Kongen er faldet,“ raabte man i hans Nærhed, og man vilde allerede stryge Kongeflaget, men da var der en Mand, en slesvigsk Matros, der raabte: „Kongen er kun een Mand, vi er alligevel nok til at slaa Fjenden.“ Det kunde høres tydelig omkring, trods Larmen. Folk løb til, og i det samme rørte Kongen sig, og han blev hjulpet op. Folkets og Kongens Aand havde grebet alle. Kongen rejste sig med Besvær, hjulpet af de nærstaaende. Han havde mistet sit højre Øje og flere Tænder og havde faaet en Flænge i det venstre Øre. Han var saaret paa 23 Steder . . . „Alene Gud har bevaret mit Liv — og Styrke til at staa mit Folk bi, naar kun enhver vil gøre sin Pligt.“

Den gamle Helt holdt sit Tørklæde for Øjet, og der kom i Hast en Bartskaar til, som fik hans Hoved nogenlunde forbundet. Dog vilde han ikke ned til de Saarede, men blev staaende, støttet til sin Kaarde — og han vedblev at lede Kampens Gang.

(Fortsættes Side 28)



# Kongelige Yachter

OG

# Kongelige Yachtsmænd

Ved O. BENZON

**N**AAR man gennemgaar Historien op gennem Tiderne, ser man, at mange Herskere fandt stor Glæde i at færdes paa Havet, og Studiet af kongelig Lystsejladts fra den tidligste Tid, hvorfra man har Oplysninger, viser, at overdreven Luxus med de kongelige Lystfartøjer er nøje forbunden med en dekadent Civilisation, som Tilfældet var med de romerske Kejseres Skibe, medens Enkeltheden er nøje forbunden med Styrke og udstrakt Herredømme, som Tilfældet var med Vikingerne.

Emnet kongelig Lystsejladts deler sig naturligt i tre Perioder: Oldtidens Lystsejladts i Middelhavet (idet man ikke vil prøve paa at løfte Sløret fra de gamle Civilisationer i Østen), Middelalderens Lystsejladts og vor egen Tids Lystsejladts.

Om Oldtidens Lystsejladts findes der mange Beretninger, men desværre er de fleste Beretninger skrevet af Digtere eller Historikere, der ikke var trænet i at kunne give en nøjagtig Beskrivelse af Fartøjerne, men Plutarch, der giver en Beskrivelse af den ægyptiske Dronning Kleopatra, der sejler Antonius i Møde paa Floden Cyndas i et Fartøj, „hvis Agterstævn var forgyldt, Sejlene var purpurfarvede Silkesejl, og Aarerne var af Sølv, og der rødes i Takt til skøn Musik.“ — „Hun anbragte sig under en Tronhimmel af Guldbrogede, paaklædt som Venus, der stiger op af Havet, med smukke Drengene omkring sig, som omsværmet af Erotere, der tilviftede hende Kølighed; og hendes Hofdamer repræsenterende Nereiderne og Gratiernerne lænede sig skødesløst til Rælingen og Vant, medens en Trop rigt paaklædte Jomfruer fulgte langs Flodbredden og brændte Røgelse og Myrra.“

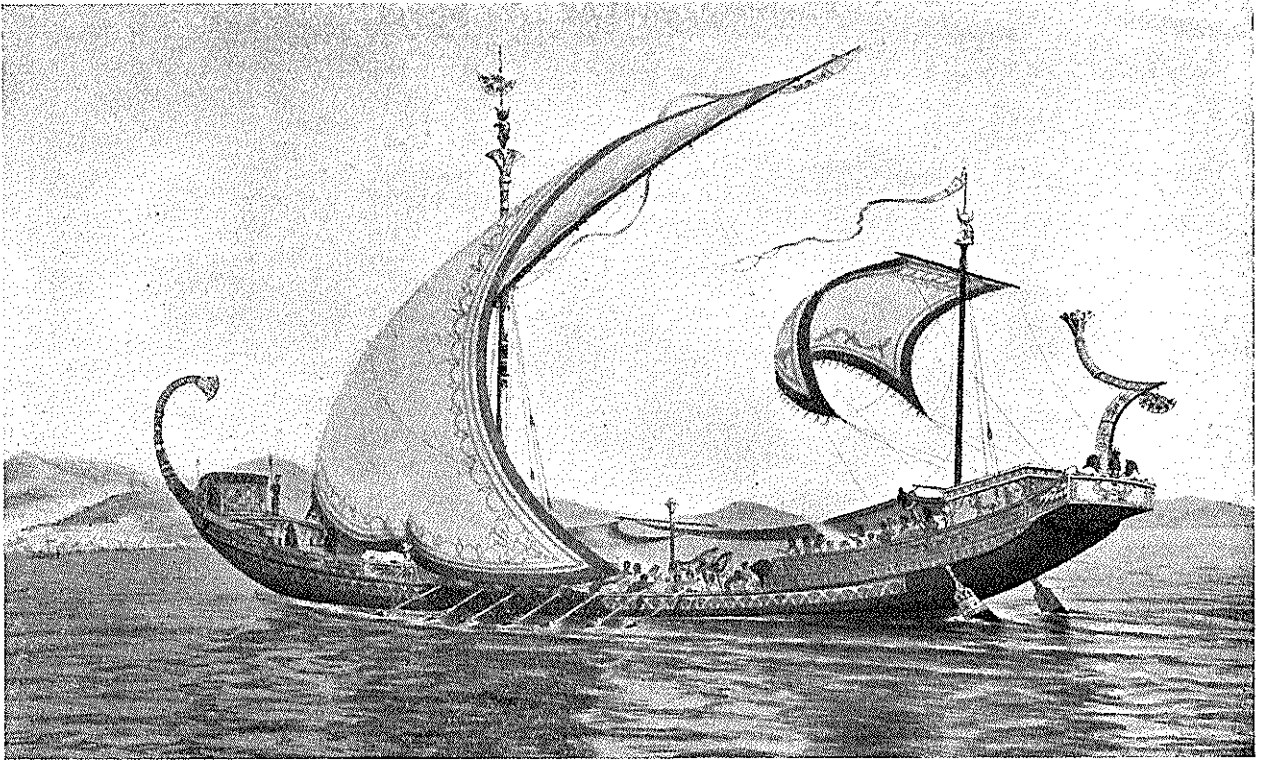
Sveton skriver i sine Kejsersbiografier, om Julius Cæsar, følgende om Kleopatra's Fartøj: Hans Yndling var Kleopatra, med hvem han ofte festede hele Natten lige til Daggry, og han vilde have fulgt hende gennem Ægypten helt op til Etiopien ombord paa hendes overdaadigt udstyrede Lystfartøj, havde Hæren ikke nægtet at følge ham.“ Vi kan heraf slutte, at Kleopatras Lystfartøj var et bekvemt og velindrettet Fartøj med ringe Dybgaende til Brug paa Nilen, siden hun kunde „sejle gennem Ægypten“.

Ægypternes Skibe foretog som Regel ikke saa lange Rejser paa Havet, saaledes som de omboende Nationers Skibe gjorde.

De Fartøjer, Ptolemæerne brugte til Lystsejladts, var ikke bestemt til at bruges paa det aabne Hav, det var store Husbaade (der blev kaldt Thalamagi), der brugtes paa Nilen.

Paa alle Oldtidens Skibe var Aaren af større Vigtighed end Sejlet, og der findes hos Oldtidens Historikere Beskrivelser af Galejer med et usandsynligt Antal Rækker Aarer; skønt Afbildinger paa Mønter og Monumenter kun viser Galejer med 3 Rækker Aarer. Med Hensyn til Sølvvaarer maa man antage, at Aarerne var af Træ og dækkede med Sølvplader. I Beskrivelsen af en Galej, der tilhørte Philopator (222—205 f. C.), Konge af Ægypten, siges der, at Aarerne ved Agterstævnen var 54 Fod lange og afbalancerede med Bly anbragt ved Haandtagene.

I Henhold til Charnock (Naval Architecture 1802) var det, efter Homers Oplysning, saa tidligt som under den trojanske Krig (11. Aarhundrede før Kristus) Skik og Brug at male Galejerne med stærke Farver, især



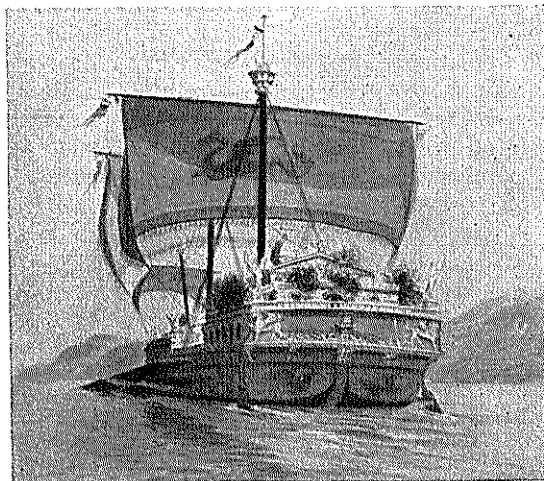
*Cleopatra's Galej.*

med Rødt. Spejderfartøjer var malet blaa for bedre at falde sammen med Havet og dermed gøre dem usynlige paa Afstand. For- og Agterstævnene var rigt udskaaret og forsiret, som oftest med Hovedet af en Guddom eller et Dyr. Opbygningen Agter var rigt udstyret med Udkøringer og Forgyldning, og naar de sejlede var der anbragt Vimpler paa Masten og Stænger langs Siden. Vædderen (Rostrum, Skibssnabelen) var i mange Tilfælde forgyldt, og indenbords var Opbygningen indlagt med Elfenben.

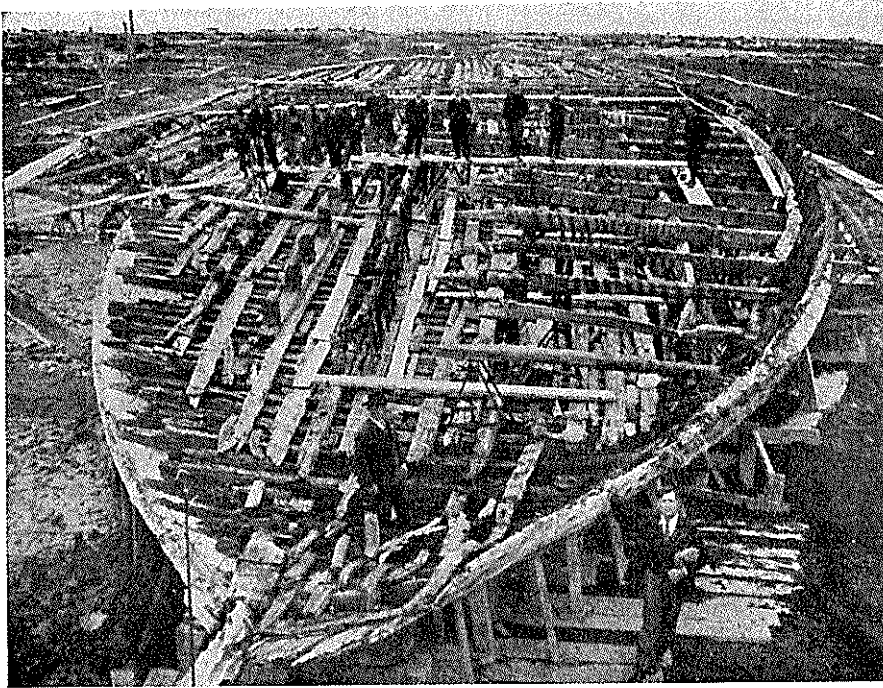
Sejlene paa de fyrstelige Galejer har man mere udførlige Beskrivelser af, og angaaende de græske Galejer har man adskillige udmærkede Sejltegninger, bevarede til os paa Vaser etc., og disse viser et enkelt Raasejl paa en relativt kort Mast staaende Midtskibs i Fartøjet. Oldtidens Sejl var altid farvede, til Tider sribede, ofte helt røde, medens Sejlene paa kongelige Fartøjer var purpurfarvede, en Farve, det ikke var tilladt andre end kongelige Personer at bruge. Sejlene var af Lærred eller Græslærred, og Ligene var af Skind, og her var særlig Sælskind eller Skindet af Hyæner foretrukket, da disse mentes at være gode Amuletter mod Lynnedslag. Paa Kejser Trajans Tid (98—117 e. C.) var det ikke ualmindeligt, at Kejserens Navn i Sølv og Guld var broderet paa Sejlene af hans Krigsgalejer, ligesom Rigningen var farvet eller malet

med stærke Farver. — Sveton skriver i sine Kejserbiografier om Caligula (12—41 e. C.): „Han byggede 2 Skibe med 10 Rækker Aarer efter Liburnisk Model, hvis Opbygninger straaled af Juveler, og hvis Sejl var brogede. De var udstyret med Bade, Gallerier og Kahytter og forsynet med Vinranker og Frugtræer i stort Antal. I disse sejlede han om Dagen langs Campanias Kyst, medens han festede med sine Venner ledsaget af Musik og Dans.“ — Det kan synes utænkeligt, at disse romerske Kejserskibe havde „Vinranker og Frugtræer“ ombord, hvis man ikke havde Beviser herfor i de to Skibe, der er fremdraget af Nemi Søen i 1928. Disse to Fartøjer er bygget af Caligula til Brug paa Nemi Søen og var meget store, det første var ca. 70 m langt og 20 m bredt, det andet var 72 m langt og 23 m bredt, d. v. s. større end den største Tre-

dækker under Napoleonskrigene. De var flade i Bunden og forsynet med 5 lave Køle paa 3,5 m. Klædningen var Kravel og styrket indvendig med brede Jernbaand som Diagonaler, hvilket først igen indførtes i Skibsbygningen i Tidsrummet 1820—30. De var ligeledes klædt i Bunden med Blyplader paa spigret med Kobbersøm, og mellem Plankerne og Blypladerne laa et Lag Uldstof gennemtrukket med Tjære. Fartøjerne har været udstyret med en fantastisk Luksus, idet der fandtes Bade, Spring-



*Caligula's Galej paa Nemi Søen.*



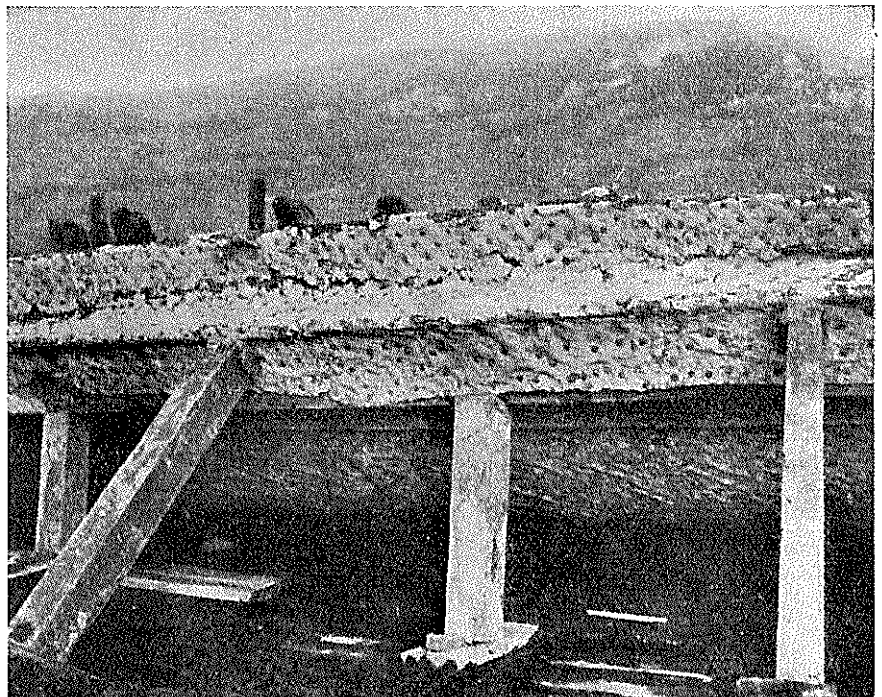
*Det andet Nemiskib efter Torlægningen.*

vand, pragtfulde Saloner med Vinranker og Træer voksende i dertil indrettede Bede, ligesom hele Dækket var klædt med Marmorplader, der laa paa et Murstensunderlag lagt i Cement, og Statuer var anbragt, hvor de kunde anbringes. Disse Fund viser os, hvor langt de romerske Skibsbyggere havde bragt det, og de medfølgende Billeder viser lidt af, hvor store disse Fartøjer har været samt en Detaille af deres Udrustning, nemlig et Anker, der lige saa godt kunde være støbt i Dag som for 1900 Aar siden, idet Modellen er som Admiralitets Ankeret med løs Stok. Senere har vi ikke sikre Oplysninger om Lystfartøjer fra Romertiden eller den Tid, der fulgte, for da Barbarerne fra Norden tilendegjorde „Grækenlands Glans og Roms Storhed“, ophørte Sømagt og fyrstelig Lystsejlad for en Tid paa Middelhavet. Men medens det europæiske Fastland famlede sig gennem Middelalderen, og Søfart var en tabt Kunst i Syden, foretog Vikingerne her i Norden lange Rejser over Havet, kæmpede til Søs, vandt Land og lagde Grunden til en ny Æra for Civilisationen gennem Brugen af Aare og Sejl.

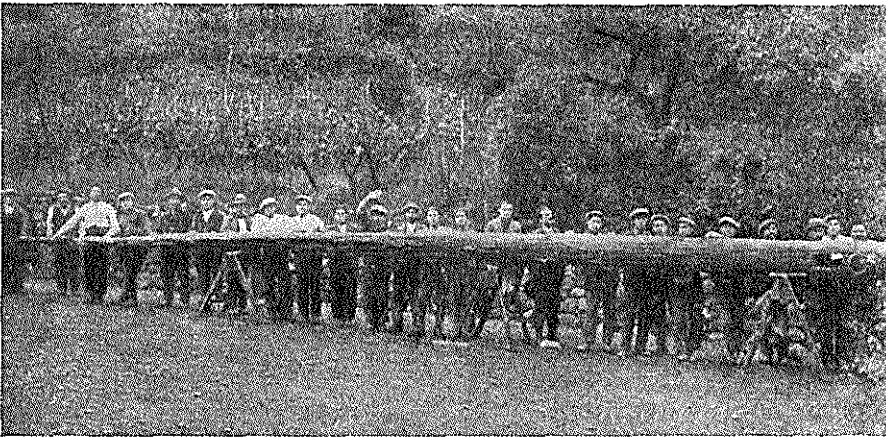
Deres Fartøjer var helt anderledes end Romernes. Marmorfliser, Springvand og Vinranker hørte ikke hjemme paa Fartøjer, der sejlede paa det urolige og kolde Nordhav. Vikingerne byggede deres Fartøjer, lette, stærke og med Linier, der gjorde

dem hurtige. Kongens Skib var bygget som de andre, skarpt til Enderne, med lavt Fribord og høje Stævne, der som Regel var forsynet med Forsringer og endte i et Dyrehoved, der i de fleste Tilfælde var et Dragehoved med aabent Gab. Langs Rælingen var der ophængt Skjolde, naar Fartøjet gik i Kamp. De havde een Mast, anbragt midtskibs, ligesom i de græske Galejer, og den bar et stort Raasejl, lavet af Vadmel og farvet. Paa mange af de i Sagaerne omtalte Skibe, der tilhørte Kongen, var Sejlet sommetider stribet eller prydet med Billedet af Drager eller andre Ornamentter udført i flere Farver eller som i enkelte Tilfælde purpurfarvede. Et Fartøj, der blev skænket Kong Adelsten (924—940) havde purpurfarvede Sejl, og Ræling og Stævne var prydet med Ornamentter af hamret

Guld. Klædninger var Eg paa Klink og kalfatret med Uldstof gennemtrukket med Tjære og lagt i Beg. Bundstokke og Spanter var surret til Klædningen med Vidjer og Trærødder, og denne Konstruktion gjorde Fartøjerne i høj Grad smidige og lette. Roret var formet som en Aare og anbragt paa Styrbords Side. Disse Fartøjer var lange og smalle, Forholdet mellem Længde og Bredde var 1 : 5, i enkelte Tilfælde 1 : 6, saaledes at et Vikingskib paa 80 Fods Længde kun vilde være 14 Fod bredt.



*Detaille af Bunden fra det 2det Nemiskib; Bunden klædt med Blyplader paaspigrede med Kobbersøm.*



En af Styreaarerne fra Nemiskibene.

Hvorledes Fartøjerne blev brugt, kan man læse om i Sagaerne. I Olav den Helliges Saga hører man, at Knud den Store (994—1035) i sit Tog til Norge havde 1440 Skibe, og hans eget Skib var en Drage, d. v. s. et Skib med Dragehoved paa Stævnen.

I Hakon den Godes Saga er der en Beskrivelse af et Slag, der blev udkæmpet i Aar 954 mod Erik Blodøkses Sønner og deres Moder Gunhild, hvor Hakon sejrede, og heri omtales, at de døde efter Slaget blev begravet i deres Skibe, der blev trukket paa Land og dækket med Jord og Stene.

Takket være denne Begravelsesmaade kan man i Dag se, hvorledes Vikingskibene har set ud, og hvorledes de var bygget, idet flere er udgravet i Norge og opstillet i det verdenskendte Museum paa Bygdø ved Oslo. Et af de bedste af disse er Oseberg Skibet, der efter hele sin Bygningsmaade og Udstyr har været et Lystfartøj, hvis man kan forene et saadant Begreb med den Tids Forhold, men en Standsperson har det været, der var begravet i det, at dømme efter det rige og prægtige Gravgoods, der var medgivet den døde.

I Osebergskibet er der lagt Vægt paa Udstyret, og Billedet viser de skønt udskaarne Stævne og hele Bygningen, der siger os, hvor højt Skibsbygningskunsten stod i Norden paa dette Tidsrum omkring det 9. Aarhundrede.

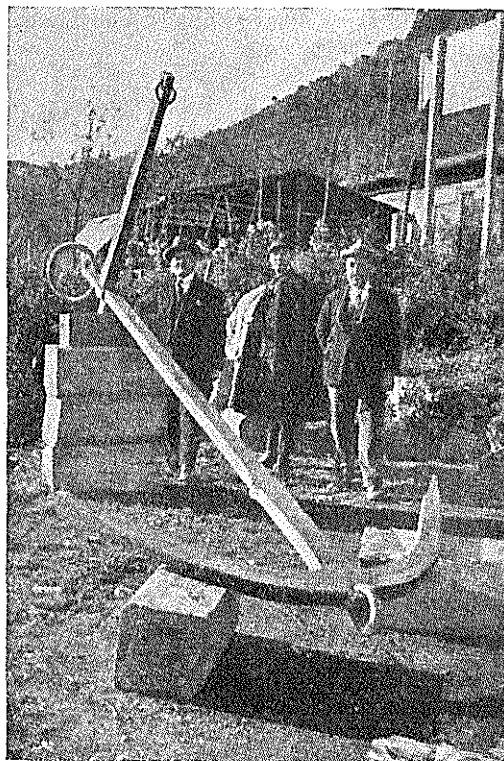
Med de nordiske Folk opfører Kendskabet til kongelige Lystfartøjer for en Tid, for fra det 12. til det 16. Aarhundrede var Nord-Europa for optaget af Krige og Religionsstridigheder samt Ordningen af indre Forhold til at fostre kongelige Yachtsmænd, og der, hvor det blev taget op, var i Venedig, der, skønt en Republik, var fyrstelig i sin Udførelse af Pomp og Pragt, især

over Frederik Barbarossa. Venetianerne byggede tre „Bucentaurer“, og den sidste af dem blev ødelagt af Napoleons Soldater, da de erobrede Venedig 1798.

Medens Venedigs Sømagt var paa Retur, begyndte de forskellige Folk i Nord- og Vest-Europa igen at interessere sig for Søfart og Sømagt, der havde stagneret her næsten siden Normannernes Invasion i England. Følgende i Columbus og hans Samtidiges Fodspor blev store Flaader bygget i Spanien, Portugal, Holland og England, idet Opdagelsen af den nye Verden og dens Rigdom lokkede Søfolk og andre til Togter, der gav Oplysninger om, hvorledes Verden saa ud og bragte Rigdom og Fortællinger om fremmede Lande til Hjemmet, og ogsaa i høj Grad vækkede Hofernes Interesse for Søvæsen. I dette Tidsrum, da Sømagt gjorde Kongeriger store, hvor Indien og den nye Verden var en Guldgrube for Europa, er det ikke vanskeligt at forstaa, at Fyrster interesserede sig for Skibsbygning baade i Teori og Praxis.

Havde Dronning Elizabeth været en Mand, havde hun uden Tvivl endnu stærkere favoriseret Søfarten og Sømandstanden, end hun gjorde, og vel sagtens ogsaa været den første kongelige Beskytter af Lystsejlad i Nordeuropa, noget, der en Generation senere blev forundt Kong Karl d. II.

Før Karl d. II's Regering har man kun een autentisk Beretning om Bygningen af et kongeligt Lystfartøj i England. Dronning Elizabeth fik i 1583 bygget et lille Fartøj, der hed „Rat o' Wight“, nærmest bestemt til Passagerfart, men man ved ikke meget om det, udover at Navnet kendes. Beretningen omtaler „et lille Lystfartøj“, bygget 1604 til Prins Henry, Kong James I's Søn. Dette lille Fartøj blev bygget paa Værftet ved

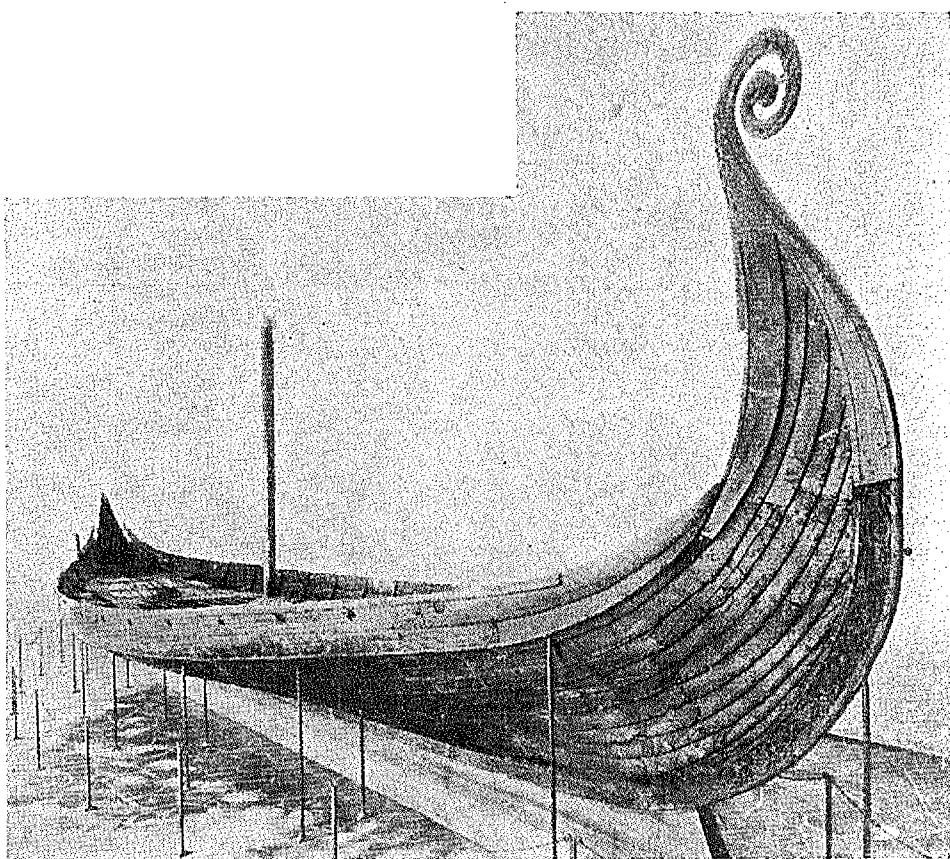


Anker fra Nemiskibene med los Stok som Admiraltetets Model fra 1852.

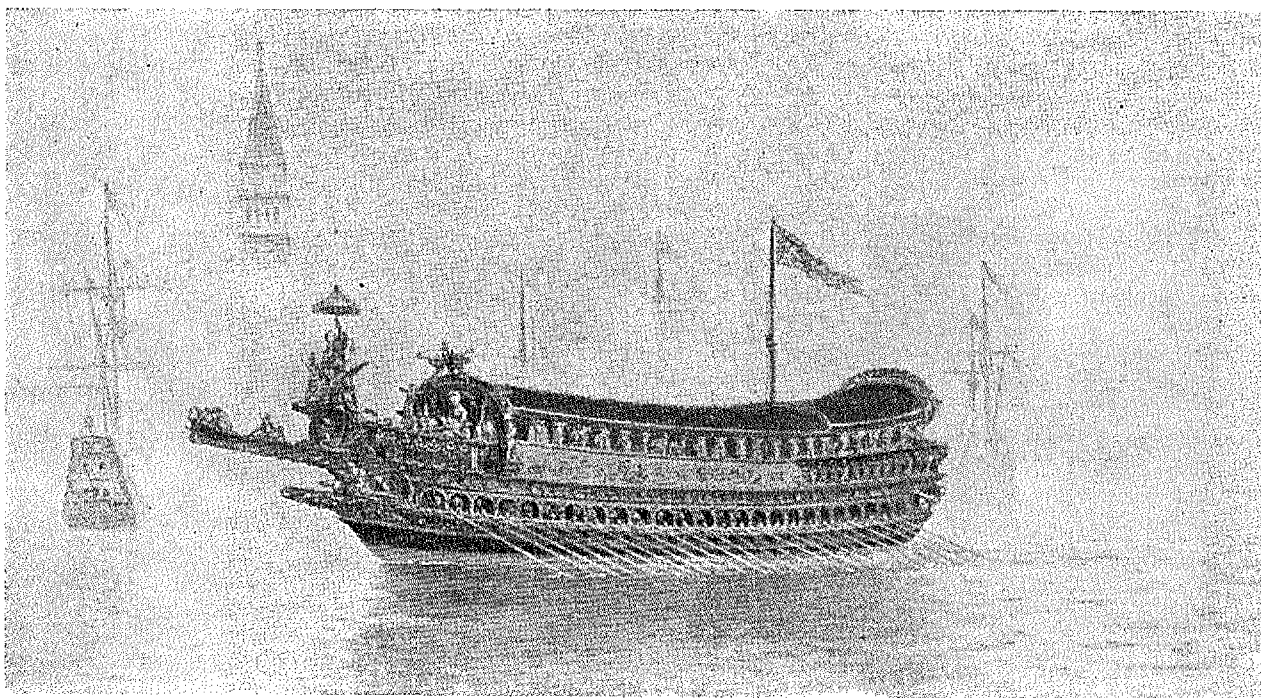


Chatham af Phineas Pett, der har givet en Beskrivelse af det. Dets Længde „paa Kølen“ var 28 Fod, og Bredden var 12 Fod, og det var udstyret med Udkæringer baade indenbords og udenbords og alt malet med stærke Farver.“ Det lille Fartøj løb af Stabelen den 6. Marts „under Kanonsalut og Trompetfanfarer“, blev sejlet rundt til Themsen, hvor det blev forløjet lige overfor Tower udfør Kongens Bellig.“ Her gik den unge Ejer ombord, fulgt af flere højtstaaende Hoffolk, og sejlede ned ad Themsen, hvor de ankrede, hvorefter han foretog Daaben, der, som altid ved saadanne Lejligheder, skete ved at hælde et Bæger Vin over Stævnen, og gav det Navnet „Disdain“.

(Fortsættes i næste Nr.)



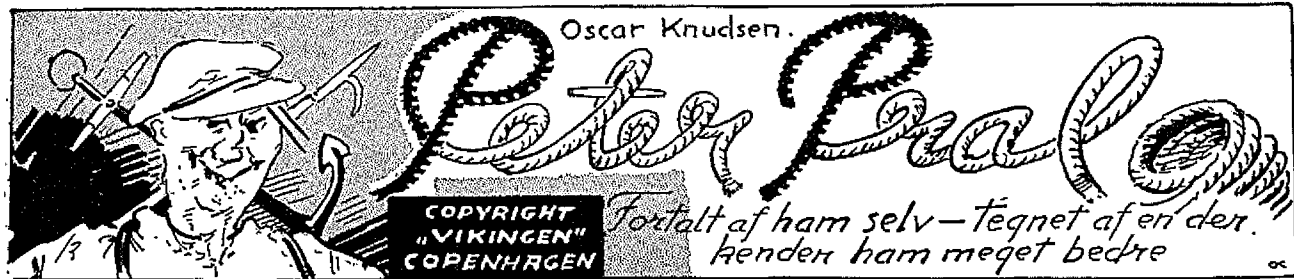
„Osebergskibet“, Dronningskibet fra det 8.—9. Aarhundrede.



„Bucentaur“, Dogen af Venedigs Pragtgalej, som blev brugt ved Statshøjtideligheder, men især kendt fra den Ceremoni, hvor Dogen paa Kristi Himmelfartsdag fra dens Dæk kastede en Guldring i Havet for dermed at symbolisere Venedigs Formæling med Havet. Et Symbol paa Byens Storhed.

# Svendborg Skibsværft A/S

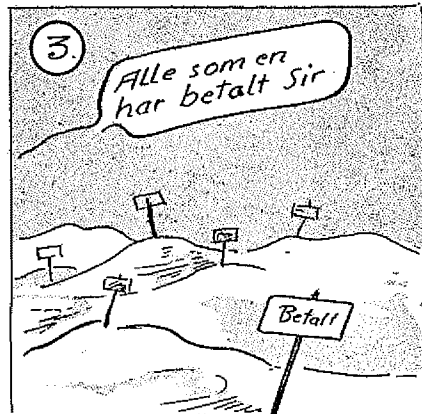
Telf. 269 (2 L)



Det var en tidlig April Morgen jeg udtalte ovenstaaende Ord (otte Dage til o. s. v.). Indbetalingerne fra de indesneede Guldgravere var gaaet godt ind, og jeg havde kun al mulig god Grund til at se lyst paa Fremtiden.



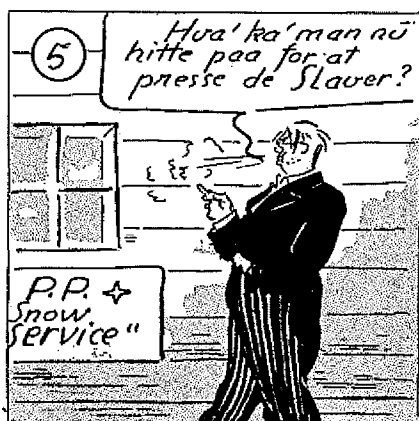
Prokuristen, Smiht, var saa underlig utaalmodig efter at komme i Gang med Udgravningen. Herre Gud da — de Indesneede Mennesker havde det jo fortreffeligt — manglede intet. Og skulde der være et eller andet, de var gaaet ud med, blev det hejset ned til dem gennem Skorstenene.



Han havde den Idé, at da nu alle havde betalt, hvad de skulde, burde vi begynde at grave dem ud. Det var, som om Manden slet ikke forstod, at der er mange andre Ting i en stor Forretning, der skal passeres. Bogsforingen — for at tage et enkelt Eksempel. Endelig burde man jo ogsaa sørge for, at de blev gravet ud i Rækkefølge — — kronologisk Orden, som man vist siger paa Dansk.



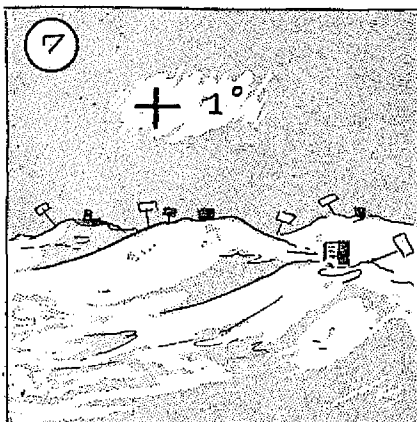
Naa, omsider var alt i Orden, kun Spader manglede. Men hvad, dem maatte Smiht vel nok kunne faa fat paa. Siden han var saa ivrig efter at komme i Gang med det Graveri (Spøg). Altsaa — paa'en Smiht — „med Hakke og Skovl og med Spade."



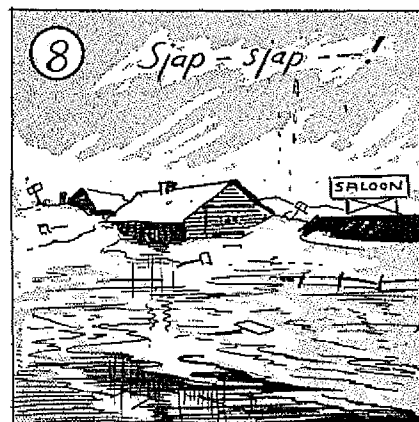
Jeg stod lige og overvejede et Par sidste Forberedelser inden den store Aktion skulde begynde. Tankeløst sugede jeg paa min Cigar (ikke dansk med 2 Lag Papir). Jeg ynder ikke at afslutte en Forretning skodeslæt ..... hvad nu — Smiht raabte et eller andet udenfor .....



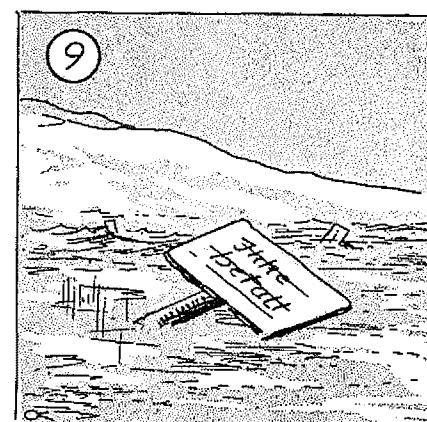
Kan De forstaa, hvad ovenstaaende Udbrud vil sige i en „Sne Service og Assistance Comp." Mand's Øre. — — Det tør —



Jeg ilede til Thermometret. + 1 Grad — ulsaa Varme. .... En Katastrofe. — — Jeg kastede et Blik ud over Markedet. — Skiltene med „Betalt" o. s. v. begyndte at vakle.



Vandet begyndte at drive — — Husene at dukke frem — — Jeg saa mig selv (i Aanden) som en rødhæret Mand. Jeg havde ikke kunne overholde mine Kontrakter — takket være det forhandlede Tøvejr, der var kommet en hel Maaned for tidligt.



Et Skilt drev med Smelttevandet forbi mit Kontorvindue. — — Deres ærb. „Sne Præl" (Telegramadresse).

# Søkortets Stednavne

**S**ØFARTENS BIBLIOTEK har udsendt en ny Bog, eller maaske rettere et Hæfte, med ovenstaaende Titel i Kommission hos Andr. Fred. Høst & Søn.

Oplysningerne er samlet af Forfatteren Kay Larsen og bearbejdet af Forfatteren Louis E. Grandjean.

Naar man til Søs benytter Søkortet, eller man sidder hjemme og studerer Kortet, da vil man mange Gange studse over de mærkelige Navne paa Farvande og Grunde, og om Oprindelsen til disse Navne er det, Bogen handler.

Med beundringsværdig Grundighed er Forfatterne gaaet til Værket; hvert enkelt Navn er Genstand for en nøje Undersøgelse fra alle mulige Kilder, hjemlige som udenlandske. Imidlertid har det for Tiden været umuligt at drive Arkivstudier i Udlandet, hvorfor Bogen ogsaa er udsendt som et foreløbigt Hæfte, hvilket bebuder en senere revideret og forøget Udgave.

Blandt de mange hjemlige Kilder skal vi særlig nævne Jens Sørensen, der oprindeligt var Købmand og Skibsreder, men i 1689 blev Søkortdirektør. I Slutningen af 1600 Tallet blev der optaget gode danske Kort over de danske Farvande, men de blev aldrig udgivet — af søkrigsmæssige Aarsager. Man vilde den Gang ikke kikke i Kortene af fjendtlige Flaademagter! Kom Jens Sørensens Kortlægning saaledes ikke udadtil til at spille nogen hidragende Rolle til at fastlægge en ensartet Stednavnegivning, saa indeholder hans Optegnelser og Dagbøger for Eftertiden en Rigdom af maritime Stednavne og danner derved det egentlige Grundlag for Stednavneforskningen indenfor dette specielle Felt.

Den rent historiske Vurdering af Stednavnene paa Søkortet kommer imidlertid ikke udenom de udenlandske, især de hollandske Kort, men dansk Stednavneforskning er forlængst en selvstændig Fagvidenskab, som ogsaa har strakt sit Virkefelt ud mod vore Farvande, hvorfra der ved stedlige Hjælperes Bidrag er skabt en Specialsamling.

Søkortets Stednavne omfatter saavel Farvandsbetegnelser, Kyst- og Østednavne samt Stednavne paa Grundene under Vandet.

Oprindelsen til Stednavnene i Land og paa Sø fremviser i mange Henseender Lighedspunkter, øjensynligst der, hvor Stednavnene paa Søkortet laaner Forled fra det nærmeste Sted paa Land, men ligesom Stednavnene i Land kan skyldes visse Begivenheder deres Oprindelse, saaledes har mange Stednavne paa Søkortet tilsvarende Aarsag. Steder i Land, hvor Mennesker er kommet ulykkeligt af Dage, kommer ikke sjældent til at bære disses Navn, noget tilsvarende finder Sted for Grundenes Vedkommende, der paa samme

Sæt ogsaa kan ses opkaldt efter Fartøjer, som er forlist der. Og som man i Land benævner Steder efter Krigsbegivenheder, som har fundet Sted der, paa samme Vis opkaldes Grunde undertiden efter Orlogsskibes Navne, enten Henførelsen tager Sigte paa en Søtræfning, et Forlis eller blot en Opankring.

Stednavneopstillingen er inddelt i Sektioner efter de forskellige Farvandsafsnit — for hvert Afsnit er optrykt et Kort — og i denne Publikation er foreløbig medtaget de for Søfarten vigtigste Grunde i Gennemsejlingsfarvandene, enkelte i Vesterhavet og Kattegat. Der omtales saaledes Grunde i Sundet, Grunde i Store-Bælt, Grunde i Lille-Bælt og Grunde ved Vesterhavet. Grunden Svitrungen faar en særlig Omtale.

Bogen indeholder foruden de ovennævnte Kort over forskellige Farvandsafsnit desuden Afbildninger af ældre Søkort samt flere Billeder og Portrætter.

Alt i alt er det en Bog, der er sikker paa at interessere alle Navigatorer og Sejlsportsmænd, og man skylder en Tak til Søfartens Biblioteks initiativrige Formand, Skibsreder Knud Lauritzen, for Bogens Fremkomst.

C. Z.

## Underholdningsaftener for Søfolk

Atter i denne Vinter har *Søfartens Bibliotek* og *Søfartsklubben* gennemført sine Underholdningsaftener for hjemmeværende Søfarende og Besætningerne fra de Skibe, som kom til København.

Underholdningsaftenerne blev afholdt i *Søfartsklubbens* nye Lokaler i Nyhavn 63 hver 2. og 4. Torsdag i Maanederne November—Marts. Det var oprindeligt Meningen at begynde med Underholdningsaftenerne i Slutningen af Oktober, men Udgangsforbudet medførte Forstyrrelser i Arrangementet. Nogle af de første Underholdningsaftener begyndte derfor allerede Kl. 17, men Antallet af Besøgende til disse tidligere Aftener var noget ringere end sædvanligt.

Ligesom tidligere Aar var Programmerne fastsat til 1 Times Foredrag, Oplæsning, Filmsforevisning ell. lign. og 1 Times Fællessang og Kaffeord.

Programmerne er blevet fastlagt af et Udvalg, bestaaende af Skibsreder Knud Lauritzen (Formand), Underdirektør H. Garde og Skibsfører Juel-Hansen.

Ialt har der deltaget 430 Gæster i Underholdningsaftenerne, eller gennemsnitligt 48 pr. Gang. De fleste var danske Søfolk — der var kun faa nordiske Søfarende til Stede.

Dansk Dampskibsrederiforening har atter i Aar betalt Udgifterne.

## ODENSE MASKINISTSKOLE

Den 8. August paabegyndes nye Kursus som følger: **Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen med Afslutning Juni/Juli 1945. Dagkursus til Elektro-Installatørprøven for Maskinister med Afslutning April 1945.** Oplysninger om Undervisningsplanen, Statsunderstøttelse m. m. faas ved Henvendelse til Skolen, Telf. 827.

FORSTANDEREN

*Alfred Christensen*

Amaliegade 43

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariusøn“    Telefon Central 12057

## DANSK RADIO

Aktieselskab

Amaliegade 33, København K.

Driftsselskab for Radioanlæg ombord i  
danske Skibe

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert  
Formaal

Ekkolod Apparater etc.

Telegr.-Adr.: DARIOSE    Telefon Central 7282

## C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

H. Schøsler Pedersen

Mimersgade 88

Malerier af Skibe - Maritim Reklame

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

# Ny Sekretær for Maskinmestrenes Forening

Maskinmester H. P. Larsen udnævnt



Maskinmester H. P. Larsen.

Ved Kontorchef A. V. Andersens Afgang fra Maskinmestrenes Forening den 1. August sker den Forandring paa Kontoret, at den nuværende Sekretær, Herr A. B. Kristensen, udnævnes til Kasserer. Af samme Grund har Stillingen som Foreningens Sekretær været opslaaet ledig, og Bestyrelsen har nu truffet Afgørelse i det spændende Spørgsmaal: Hvem skal være Foreningens nye Sekretær? — Valget faldt paa Maskinmester H. P. Larsen, København, som af de tre indstillede Ansøgere stod som Nr. 1.

Maskinmester H. P. Larsen, som altsaa nu den 1. Juli rykker ind paa Sekretærens Plads for at overtage denne efterhaanden krævende Post, er ikke noget „nyt Ansigt“ indenfor Maskinmestrenes Forening. Ikke alene fagligt, men ogsaa foreningsmæssigt møder Herr Larsen med de bedst mulige Kvalifikationer, idet han

siden 1938, altsaa i 6 Aar, har haft Sæde i Foreningens Bestyrelse, ligesom han siden 1928 har været Medlem af Bestyrelsen for Flaadens Maskinofficersforening.

Den nye Sekretær er 42 Aar gammel. Han fik sin haandværksmæssige Uddannelse i Flaaden, tog den almindelige og den udvidede Maskinmestereksamen, ansattes i Marinen 1923 som Maskinassistent og udnævntes 1928 til Undermaskinmester.

Fra Oktober 1938 til April 1940 var Herr Larsen — udsendt af Ingeniørfirmaet „Kampsax“ — ansat i Generaldirektoratet for de iranske Jernbaner som Chef for ikke mindre end 11 Elektricitetsværker. I Odd-Fellow-Palæet den 6. April 1941 holdt Maskinmester Larsen et meget interessant Foredrag om disse spændende Aar i det fjerne Iran.

Indenfor Foreningens Bestyrelse har Herr Larsen haft Sæde i adskillige Udvalg, bl. a. har han med megen Interesse deltaget i det Arbejde, der er udført vedrørende Maskinmestrenes fremtidige Uddannelse. Personlig hører den nye Sekretær til de stille i Landet. Hans store Elskværdighed og udprægede Evne til at tale med Folk i Forbindelse med hans grundige Indsigt i Foreningssager gør ham vel skikket til sit nye Hverv.

## Sikret mod Forglemmelse

Nationalmuseet har nu ladet en væsentlig Del af Langfart-Sømandens gamle, internationale Arbejds-sange — de saakaldte Chanties — fra de store Sejlskibes gyldne Tid optage paa Grammofonplader.

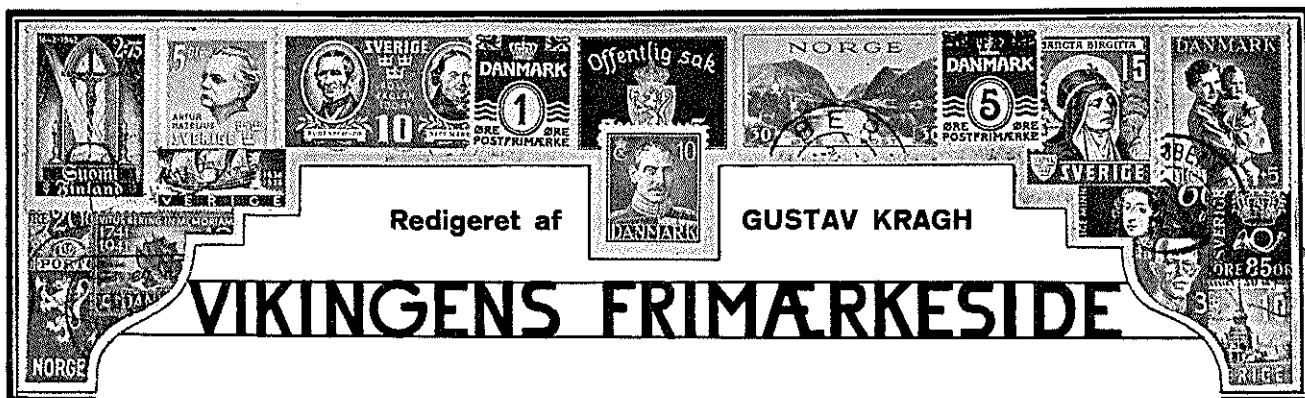
Kun meget faa af Nutidens Søfolk og kun de allerældste har virkeligt Kendskab til disse gamle Sange og i Særdeleshed til deres Brug, Virkemaade og den Betydning, de har haft for Sejlskibs-Sømanden under de forskellige Arbejder om Bord. Hvad man hidtil har hørt om dette Emne paa Grammofon, gennem Radio eller fra Koncertsale med Orkester og anden Musikledsagelse er slet og ret en Forvrængning af dette gamle Kulturbillede fra en svunden Tids Sømandsliv paa lange Rejser — et Kulturbillede, som uden Nationalmuseets og i Særdeleshed Museumsinspektør Uldalls Initiativ efter al Sandsynlighed inden længe vilde være gaaet tabt for bestandig.

Der hører absolut intet instrumentalt Akkompagnement til Chanties — intet Akkompagnement ud over de Lyde, der frembringes af Vind og Vand og fra de forskellige Redskaber, der anvendes under Arbejdet og Chanty-Sangen. Ved den af Nationalmuseet foranstaltede Optagelse er der derfor lagt Vægt paa at gøre Gengivelsen saa virkelighedstro som vel muligt. Her

hører man som Akkompagnement til Sangen kun Palernes monotone „Klip“, „Klap“ og Ankerkædens Gniden og Dunk mod Dækket, naar der hives med Bradspil. Hives der med Gangspil, fanger Øret ogsaa de hivende Søfolks Tramp i Dækket. Man hører Blokskivernes Raslen og Taljeløbernes Knirken, naar der hales med lange, tunge Hal i Faldene til de svære Sejl, eller naar der hales „Hand over hand“. Ligeledes hører man Skurestenenes Gniden, naar der under Chanty-Sang *holystones* Dæk med Sand og Sten, samt Vandets Fossen fra Pumperne og andre Lyde, der naturligt fremkommer under Arbejdet med de forskellige Redskaber, og som er det eneste Akkompagnement til Sangene.

Optagelsen gengiver 20 Chanties paa 5 Plader med 2 paa hver Pladeside. Men disse Plader er ikke nogen Salgsvarer og kommer ikke i Handelen. De vil efter Optagelsens Formaal blive indlemmet i Nationalmuseets historiske Samling til Oplysning for kommende Slægter.

Optagelsen er tilrettelagt af den gamle Chantymand og anerkendte Ekspert paa dette Omraade Sømandsfatteren Oscar Jensen, som selv har indsunget Sangene med et Kor af ældre og udvalgte Sejlskibs-Sømænd.



## Skandinaviske Nyheder.

FINLAND. Et nyt Feltpostmærke er udgivet. Det er i Tegning som det her paa Siden den 1. Januar d. A. viste; uden Værdibetegnelse, men i mindre Format. Farven er rødviolet. (Fig. 1).

NORGE. En Velgørenhedsserie paa tre Værdier er udsendt til Fordel for de efterladte og skade-



Fig. 1.



Fig. 2.



Fig. 3.

lidte ved Sænkningen af norske Skibe. Værdierne er 10+10 Øre olivengrøn, forestillende Dampskibet „Baroy“ og med Tekst: „Hjelp de skadelidte“ — 15+10 Øre graaoliven, Dampskibet „Sanct Svithun“, med Tekst: „Glem ikke de skadelidte“ samt 20+10 Øre, rød, Dampskibet „Irma“, med samme Tekst som 10+10 Øre. Mærkerne er trykt hos Emil Moestue, Oslo, er uden Vandmærke og med Takning 13 (Fig. 2 — 3 og 4).



Fig. 4.

## Falske Stempler.

Der er desværre sket det beklagelige, at en lidt for smart Frimærkehandler her i København har ladet fremstille nogle Fantastempler og dermed annulleret en Del Frimærker fra Tyskland, Polen og Slovakiet. Aarsagen hertil er naturligvis Prisforskellen mellem de ustemplede og stemplede Mærker, idet de stemplede Mærker i disse Tilfælde er mere værd end de ustemplede. Frimærkehandleren har forøvrigt næppe tjent ret

meget ved denne Manøvre, idet Prisforskellen ikke er væsentlig, men da de fleste Samlere foretrækker de nævnte Mærker stemplede, har han lettere faaet sin Beholdning solgt.

Det kedeligste ved Affæren er naturligvis, at Kun-derne er blevet narret, da et falsk stemplet Mærke er værdiløst. Til alt Held blev Svindelen forholdsvis hurtigt opdaget, idet nogle Samlere, der havde købt saadanne Mærker hos den paagældende Frimærkehandler, ved nøjere Eftersyn af deres Mærker saa, at Stemplerne saa noget mærkværdige ud og ikke lignede Stemplerne paa tilsvarende andre Mærker fra samme Lande. Redaktøren af det udmærkede Filatelistblad „Frimærke Nyt“ satte nu effektivt ind for at undersøge og komme til Bunds i Sagen, og det lykkedes ham ogsaa at afsløre Svindelen.

Det viste sig, at Stemplerne paa de omtalte Mærker bar Bynavne, som dels ikke passede til Landet, Mærkerne var fra, dels var Bynavnene anbragt skraat ud for Datoen, og dels var Stemplernes ydre Ring betydelig smallere, end den skulde være. Da Redaktøren fik opsnuset, hvem Frimærkehandleren var, og spurgte ham, hvor han havde faaet Mærkerne fra, forklarede Manden, at han havde købt et stort Parti fra en Ud-lænding. Dette kunde lyde meget tilforladeligt, men til Uheld for Frimærkehandleren havde den energiske Redaktør imidlertid ved Besøg hos Byens Stempelfabrikanter fundet den, som havde fremstillet Stemplerne, og saa var Sagen jo oplagt.

Frimærkehandleren maatte indrømme sin Svindel, de falske Stempler blev brændt, og han lovede at ombytte de falskt stemplede Frimærker med ægte stemplede.

Vi raader vore Læsere til at undersøge deres Mærker fra de nævnte Lande og nøje se efter, om Stemplerne er ægte. Desværre ser det altsaa ud til, at falske Stempler ogsaa er en Sag, man fremtidig bør være opmærksom paa.

G. K.

## Vore Annulleringer.

Det synes, som om Postvæsenet har været lydhor for Filatelisternes Ønsker om en lettere Annullering af vore Frimærker. I hvert Fald ser man nu Kuverter, hvor Maskinstemplets Ringstempel er anbragt til venstre og Bølgelinierne med den eventuelle Reklame eller lignende Tryk er til højre. Annulleringen er dog stadig væk for grov, men forhaabentlig bliver denne Gene vel ogsaa rettet med Tiden!

**Husk at forny Deres Abonnement**

At give en mere eller mindre udførlig Beskrivelse af alle Historiens Sørøvere er naturligvis ikke uoverkommeligt; men det vilde i mange Tilfælde tilnærmelsesvis blive den samme Historie om igen. Forholdene, under hvilke de udøvede deres Ugeringer, kunde vel nok være forskellige — Tider og Steder ogsaa; men Motivet var hos dem alle Berigelse paa andres Bekostning — for nogles Vedkommende i Forbindelse med nationalt Had og Hævntørst; og deres

Fremgangsmaader adskilte sig heller ikke synderligt fra hinanden. Hensigten med denne Artikel-Serie har derfor ogsaa kun været at give en kortfattet Skildring af nogle af de mest bemærkelsesværdige og maleriske Figurer i det Portræt-Galleri, der repræsenterer Havnens Gangstere, blandt hvilke der fandtes Mænd, som trods alle deres slette Egenskaber og daarlige Moral dog var ualmindelig godt begavede og af agtværdig Oprindelse. Med Skam at melde for det saakaldte „svage Køn“ var dette ogsaa repræsenteret blandt det attende Aarhundredes Sørøvere ved de to mandhaftige Englænderinder Mary Reed og Anne Boney, som tidligere er beskrevet i Chanty-Artiklen „The Female Pirates“, og som, hvad Svaghed angaar, absolut fornægtede deres Køn. (Se Vikingen for 1. Oktbr. 1941.)

Sørøveri finder den Dag i Dag Sted ved Kinas, Arabiens og Marokkos Kyster; men dette er ikke i den Grad professionelt som i tidligere Tider og kan, selv om Udøverne baade myrder og plyndrer og undertiden ogsaa kidnapper deres Ofre, vel nærmest betegnes som Lejlighedsrøveri og Pengeafpresning. Historiens sidste virkelig professionelle Sørøver var Portugiser og hed Benito de Soto; og som Afslutning paa denne Artikel-Serie vil det derfor ogsaa være paa sin Plads at give en Skildring af denne grusomme Pirat — Atlantens sidste Sørøver.

Benito de Soto var født i Lisabon i Aaret 1801. Han var af jævn Herkomst

# Historiske Sørøvere

XVIII.

Filibustere og Maroonere — Ved Oscar Jensen

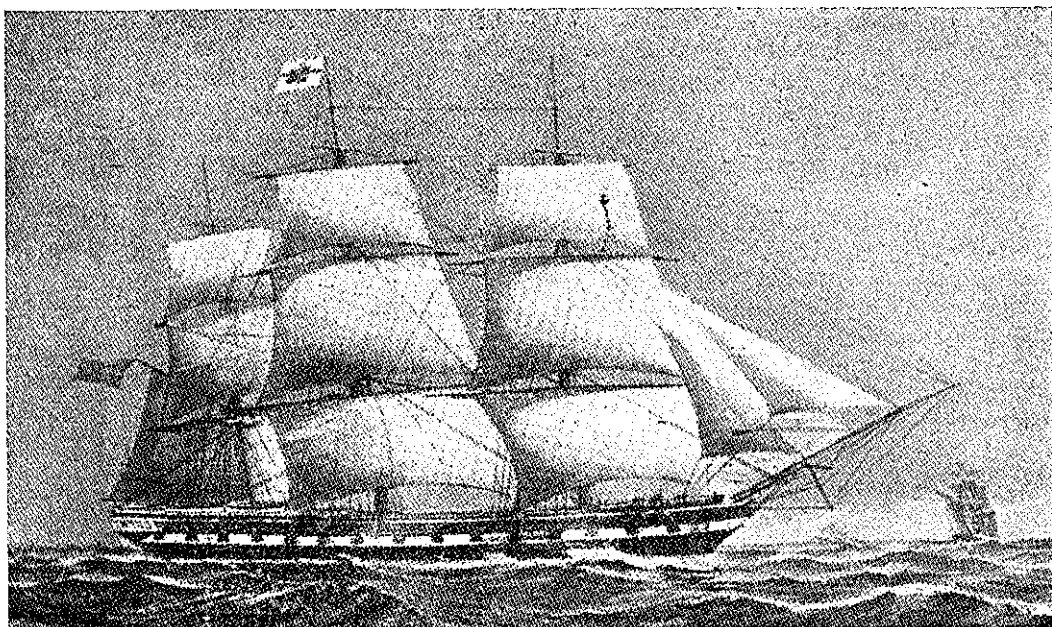
## Benito de Soto

og havde faaet en god Opdragelse. Han var et kvikt Hoved, men et uroligt Hoved, der tillige rummede en hel Del Ærgerrighed; og eftersom han voksede op, kom dette Hoved til at sidde mellem et Par brede Skuldre paa en kraftig Krop, som blev baaret af et Par lange, solide Stolper af Ben. En sand Kæmpe blev Benito de Soto, men i Modsetning til store Folk i Almindelighed var han baade smidig og hurtig i Vendingen.

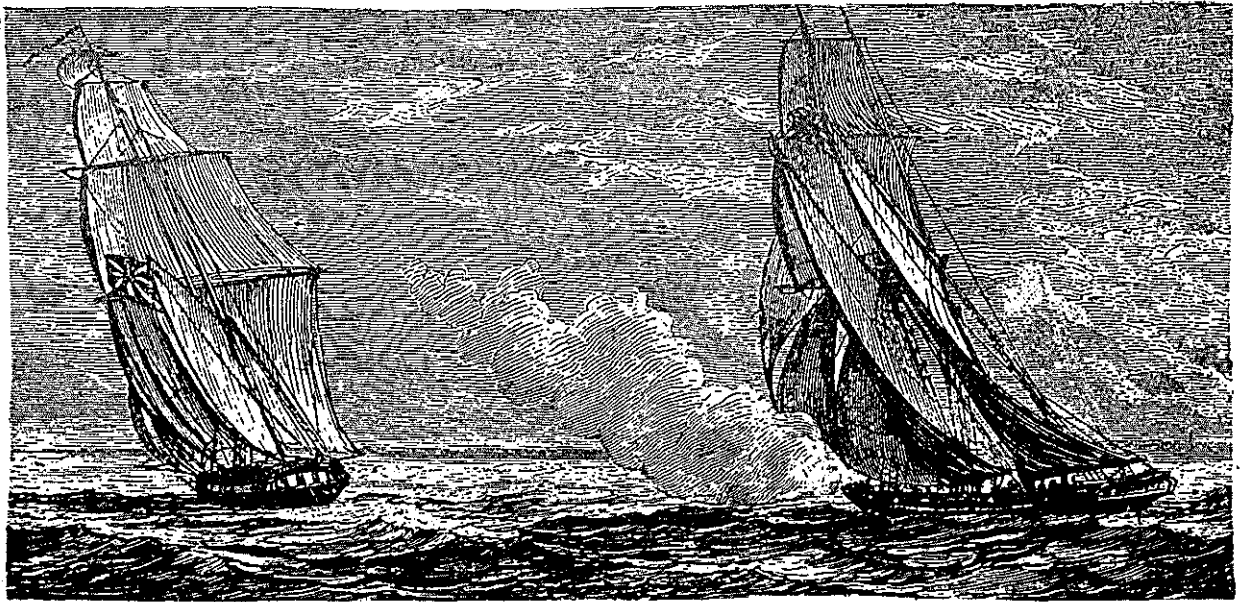
Benito begyndte sin maritime Løbebane som respektabel Sømand, og ærgerrig, som han var, higede han naturligvis efter at faa eget Dæk under Fødderne. Dette vilde sikkert ogsaa være lykkedes for ham paa lovlig Vis, dersom han havde haft Taalmodighed; thi Benito de Soto var en dygtig Sømand. Men han var som sagt et uroligt Hoved, der ikke havde Tid til at vente, og da han i 1827 efter længere Tids Lediggang i Buenos Aires igen mønstrede ud som almindelig Matros og kom i daarligt Selskab, kastede han hurtigt sit respektable Væsen over Bord.

„Defensor de Pedro“ var Navnet paa det Skib, Benito de Soto sejlede ud fra Buenos Aires med. Det var en lang, sortalet Skonnertbrig med en kolossal Rig og høje Master, der hældede stærkt agterover, og med en talrig Besætning — et udpræget Slaveskib og en overordentlig hurtig Sejler, hvis Bestemmelsessted var Liberia paa Vestkysten af Afrika.

At Benito de Soto mønstrede med et Slaveskib, var der ikke noget nedværdigende i; thi Slavefart var



Typisk Ostindiefarer fra Begyndelsen af det 19. Aarhundrede.



*For et enormt Sejlpres kom Søroverskibet „Black Joke“ jagende op i „Morning Star“'s Kolvand.*

den Gang et lovligt Erhverv. Men hele „Defensor de Pedro“'s øvrige Besætning, som ogsaa alle var Dagos — Spaniere, Portugisere, Italienerne og andre Sydlændinge — udgjorde med Kaptajn og Styrmand som Foregangsmænd en Samling raa og samvittighedsløse Banditter, der kun tolererede ligesindede som Skibskammerater.

Det varede heller ikke længe, før Benito de Soto blev betragtet som værdig til Kammeratskabet, og som den dygtige Sømand, han var, kom han snart i intim Forbindelse med Skibets Styrmand. Paa Nattevagterne under Overrejsen drøftede disse to deres Fremtidsmuligheder. De havde begge samme Maal — Foden paa eget Dæk — og selv om dette ikke lod sig praktisere samtidig paa samme Skib, resulterede deres Drøftelser dog i, at de besluttede at bemægtige sig „Defensor de Pedro“, saa snart en Lejlighed tilbød sig. Lykkedes Forehavendet, var Styrmanden naturligvis selvsikret som Kaptajn paa Skuden med Benito de Soto som sin Næstkommanderende. Men om de Soto i sit Inderste billigede dette Arrangement, eller det var en tilfældig Begivenhed, som bidrog til at ændre det, faar staa hen. Han gik med til denne Ordning, selv om den ikke straks syntes at føre til det Maal, han higede efter.

Imidlertid ankom „Defensor de Pedro“ til sit Bestemmelsessted og begyndte at indskibe sin levende Last. Firsindstyve Stykker „Sort Elfenben“ — Mænd, Kvinder og Børn — blev hurtigt pakket sammen i Skibets Lasterum, hvorefter Tilførselen pludselig ophørte. Dette var kun halv Last, og da Kaptajnen ikke vilde lade sig nøje hermed, lod han sig ro i Land for at forhandle med Slaveagenten.

Der laa saa Skibet med sin halve Last af Slaver og uden Skipper om Bord og red for sit Anker ved den aabne Kyst. Der blæste en frisk Fralandsvind, og den blæste Liv i den Beslutning, Styrmanden og Benito de Soto havde fattet paa Overrejsen fra Buenos Aires.

De kaldte de øvrige Skibsfolk sammen og forelagde dem en Plan om at sejle ud paa Søroveri med Skibet, og de lokkede ikke alene med Løfter om rigt Bytte,

men Styrmanden lokkede ogsaa med rigelig og kraftig Grog.

Fire og tyve Mand af Besætningen gik straks og uden Omsvøb ind paa Planen. Men de resterende atten Mand nægtede at svigte deres Kaptajn, og de blev derefter øjeblikkelig jaget ned i Skibets mindste Baad og stødt fra Borde. Disse atten mindre rebelske naaede dog ikke i dette Liv at blive forenet med deres Kaptajn. Under Forsøg paa at lande kæntrede den lille Baad i Brændingen, og de druknede alle.

Imidlertid var „Defensor de Pedro“ kommet under Sejl og stod ud til Søs, og ihukommende sit Løfte om en rigelig og kraftig Grog slog Skibets ny Kaptajn øjeblik Spunset af Romtønden. Han glemte dog, at Løftet ikke blot gjaldt ham selv, men ogsaa den øvrige Besætning, og selv de kraftigste Protester fra Mandskabet formaaede ikke at hjælpe paa hans Hukommelse. Han drak selv for alle, og, inden Aften laa han døddrukken paa Storlugen.

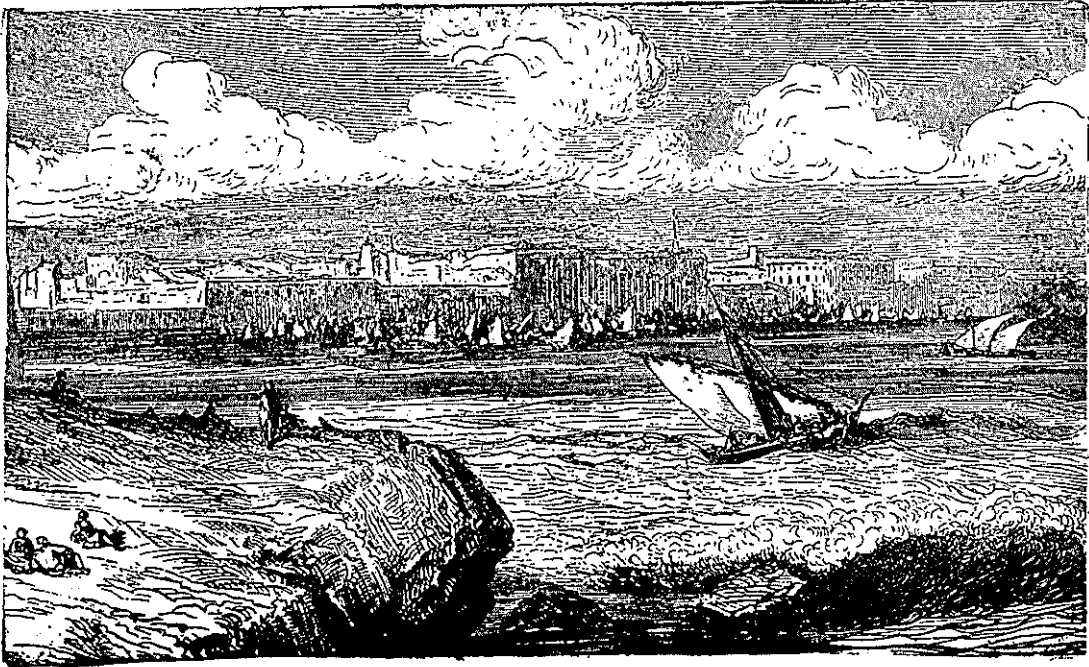
Benito de Soto havde tilsyneladende ikke bekymret sig noget om dette. Han havde været optaget af at efterse Vaabenkisten og Ammunitionsbeholdningen; men da han nu saa Mandskabet staa omkring Lugen og forlyste sig over den drukne Skipper, trak han en Pistol fra Bæltet og gik uden et Øjeblik Betænkning hen og satte den mod Øret af sin foresatte, og med et Skud blæste han Hjernen ud af Hovedet paa ham.

„Denne Mand vilde hurtigt have bragt jeg til Galgen,“ udbrød han, idet han med sin ryggede Pistol pegede mod den dræbte Skipper. „Vil I følge mig, skal jeg bringe jer Bytte og Rigdom?“

Duperet af denne udprægede Sørover-Handling erklærede Folkene paa staaende Fod, at Benito de Soto netop var den Fører, de ønskede. Saa tog de Soto uden yderligere Drøftelse af Spørgsmaalet Kommandoen, og til sin Styrmand valgte han Brabazon — den største og den stærkeste og den mest brutale Slyngel af hele den menige Bande.

Benito de Soto havde naaet sit Maal. Dette var ganske vist ikke sket paa lovlig Vis og næppe heller, som han fra først af havde tænkt. Men han havde dog





*Cadiz i 1832. Her blev seks af de Sotos Pirater fanget og senere hængt sammen med deres blodtørstige Kaptajn.*

i en vis Forstand eget Dæk under Fødderne, og nu var det ham, der bestemte Kursen. Han sejlede saa direkte til Vestindien, hvor han for god Betaling solgte de firsindstyve Slaver, og for de saaledes indvundne Penge forøgede han sin Beholdning af Haandvaaben og Ammunition — til Værn mod eventuelle Sørovere, foregav han — og han armerede „Defensor de Pedro“ med en lang Svingbasse af en Kanon, som han placerede midtskibs, og som kunde drejes i alle Retninger.

Saa stak han til Søs igen, og som den grusomme Pirat, han efterhaanden udviklede sig til, spredte han snart Skræk om sit Navn. Skib efter Skib forsvandt i den følgende Tid sporløst i de vestindiske Farvande, uden at deres Forsvinden kunde tilskrives de Aarsager, der ellers kan foranledige Forlis. Man vidste, at han huserede i disse Farvande, og flere Orlogsskibe jagede ham. Men den rappe „Defensor de Pedro“ gav alle Orlogsmænd en lang Næse, og Benito de Soto fortsatte systematisk sin blodig Haandtering. Han ikke alene udplyndrede de Handelsskibe, der kom inden for hans Svingbasses Rækkevidde. Han sænkede dem ogsaa, og han indespærrede de overlevende af deres Besætninger, saa de gik til Bunds med Skibet.

Intet Spor og ingen Vidner.

Efter at han saaledes havde huseret et Aars Tid omkring de vestindiske Øer, forlagde han sin Operationsbasis til det sydlige Atlanterhav i Ruten for Trafikken fra og til Ostindien, og det varede ikke længe, før hans fordægtige Skonnertbrig, som han imidlertid havde døbt om til „Black Joke“, ogsaa blev en Svøbe i dette Farvand.

„Black Joke“ betyder „Sort Spøg“. Men „Det sorte Spøgelse“ vilde have været et mere passende Navn for dette Skib, hvis Kendingsmærke var en sort Giftetikette med et Dødningshoved over to korslagte Dødningsben, og som var under Kommando af en Djævel i Menneskesikkelse.

Datidens Ostindiefarere var altid armerede, men i

Reglen kun med smaa Kanoner og en Del mere eller mindre gode Haandvaaben, som kun var beregnet til Forsvar mod malajiske og kinesiske Sørovere, og som ogsaa var gode nok til at holde disse Pirater med deres primitive Vaaben i Skak. Men talrige Tilfælde havde bevist, at en saadan Armering intet formaaede mod Benito de Sotos langtrækkende Svingbasse. Og Frygten for et Møde med den berygtede Sørover skræmmede i den Grad Kaptajnerne paa de hjemgaaende og rigt lastede Ostindiefarere, at disse efterhaanden endes om at anløbe St. Helena og vente dér, til de flere i Følge kunde fortsætte Hjemrejsen under egen Konvoj.

Den 14. Februar 1832 afsejlede saaledes en Flaade paa otte Skibe fra St. Helena med Ostindiefareren „Susan“ som Admiralskib. Blandt disse Skibe var ogsaa Barken „Morning Star“, som kom fra Ceylon med en kostbar Ladning og med fem og tyve invalide Soldater samt en Del andre Passagerer, hvoraf de fleste var Kvinder.

Det viste sig snart, at „Morning Star“ var en meget langsom Sejler, som ikke kunde holde Trit med de øvrige Skibe i Konvojen; og da disse paa den tredie Dag i Søen havde sejlet Barken helt af Syne, mindskede „Susan“ Sejl for at vente paa Efterfølgeren. Men da „Morning Star“ saa endelig indhentede Admiralskibet igen, virkede Barkens Sneglefart saa deprimerende paa „Susan“s Kaptajn, at han mistede sin Ansvarsfølelse og gav sit Skib fulde Sejl igen, og den følgende Dag var „Morning Star“ igen alene i den Cirkel af Hav, som omgav den.

Det hævdedes senere, at „Susan“s Kaptajn kun havde handlet, som han gjorde, efter at Kaptajn Souley paa „Morning Star“ indtrængende havde anmodet ham om ikke at lade sig sinke; men om dette var rigtigt, faar staa hen. Meningerne var delte om, hvem der havde begaaet Fejlen, og for den maatte i hvert Fald Kaptajn Souley bløde.

Imidlertid luntede „Morning Star“ nordover i sin Ensomhed. Men da Barken den 21. Februar i Dagnin-

gen var tværs af Ascension, lod det til, at den skulde faa Følgeskab. Der observeredes en Sejler ret agter, men da denne hurtigt vandt ind paa „Morning Star“, blev man dér om Bord ogsaa snart klar over, at Følgeskabet ikke vilde blive af lang Varighed.

Det blev overhovedet ikke til Følgeskab, men til Forfølgelse, og den varede ikke ret længe. Før et enormt Sejlpres kom Sejleren jagende op i Barkens Køl vand og afslørede sig hurtigt som en lang, sort-malet Skonnertbrig, og skønt den tonede engelsk Flag, var man om Bord i „Morning Star“ nu ikke længere i Tvivl om dens rette Kulør.

„Black Joke!“ lød det snart fra Mund til Mund blandt Mandskab og Passagerer, og Kaptajn Souley gav Orfre til at gøre sine otte smaa Kanoner klar. Men endnu før denne Ordre var udført, rakte den sorte Skonnertbrig en lang Ildtunge ud efter „Morning Star“. Et dumpt Drøn fulgte efter, og en Kanonkugle slog Smut gennem Søerne langs Barkens Iuv Side.

Denne nærgaaende Kanonkugle, som var affyret langt uden for Barkens smaa Kanoners Rækkevidde, gjorde Kaptajn Souley nervøs, og i sin Nervøsitet gav han Ordre til at sætte flere Sejl, endskønt han havde alle Sejl til.

Imidlertid mindskedes Afstanden mellem de to Skibe stærkt. Forfølgeren var ganske rigtig Benito de Soto med sin „Black Joke“, men nu førte han ikke længere det engelske Flag under sin Gaffel. Han havde erstattet dette med det columbiske, og fra hans Stortop vajede nu ogsaa den sorte Giftetikette med Dødningehovedet over de korslagte Dødningeben. Han var nu saa tæt inde paa „Morning Star“, at man derfra tydeligt kunde se alt, hvad der foregik paa hans Dæk. Dette vrimlede med vildt udseende Mænd i fantastisk Paaklædning, og ved Stormasten stod de Soto selv og ragede et Hoved op over alle sine Mænd. Han ventede aabenbart endnu, at Barken vilde lade sig stoppe af hans Varselskud og brase bak; men da dette ikke skete, sprang han pludselig hen midtskibs og affyrede igen den lange Svingbasse, som imidlertid var blevet ladet med Skraa — Blykugler, Jernstumper og Søm — og Skuddet flaaede „Morning Star“'s Rig og Sejl i Laser.

Med „Black Joke“ ret agter og med sine smaa Kanoner pegende ud til Siderne indsaa Kaptajn Souley nu, at han var forsvarsløs. Efter en kort Raadslagning med sine Officerer og Passagererne besluttede han at opgive al Modstand, for, som han mente, at spare unødigt Blodsudgydelse, og som Tegn derpaa blev Stortoppen brasat bak og Flaget strøget.

Saa laa „Black Joke“ med sin lange Svingbasse rettet ind mod Barken i en Afstand af en halv Kabel-længde fra denne, og gennem sin Raaber beordrede de Soto nu Kaptajn Souley til at komme om Bord i Søroverskibet med sine Skibhpapirer og „Morning Star“'s Lasteplan. En modig Mand blandt Passagererne tilbød straks at paatage sig dette Hverv og samtidig forsøge at faa en mindelig Overenskomst med Piraterne, og Kaptajn Souley, som ikke mente, at han under disse Omstændigheder kunde forsvare at forlade sit Skib, tog uden Indvendinger mod Tilbudet.

Den modige Stedfortræder — en Landofficer i straalende Uniform, som paa denne Hjemrejse var Ledsager for de invalide Soldater — gik fra Borde

med mange gode Ønsker om Held med sin Mission og dristig i egen Forventning; men han vendte forkradset og forslaaet tilbage med sin fine Uniform hængende om sig i Laser og med den Besked, at Benito de Soto kun ønskede at forhandle med Barkens Kaptajn — og med Trusel om frygtelige Følger, dersom denne ikke indfandt sig straks.

Hadde Kaptajn Souley før næret Betæneligheder ved under de forhaandenværende Omstændigheder at forlade sit Skib, saa var disse Betæneligheder nu med eet vejret bort. Han lod sig straks selv ro om Bord i „Black Joke“, men foruden sine Baadsfolk tog han ogsaa sin Andenstyrmand og tre Soldater med sig, og de bar alle ladte Pistoler, som de holdt skjult inden for Trøjerne.

Med dragen Huggert i Haanden og omgivet af sin til Tænderne væbnede Bande stod Benito de Soto paa sit Stordæk og tog imod den Mand, han saa brutalt havde indbudt til Forhandling, og hans Velkomsthilsen blev i Overensstemmelse med Indbydelsen. Idet Kaptajn Souley traadte ind paa Dækket og hen imod den frygtede Pirat, blottede han sit Hoved til Hilsen. Men denne Hilsen blev kun besvaret med et haanligt Blik, og i næste Sekund faldt Piratens Huggert paa den gamle Kaptajns blottede Isse.

„Saaledes behandler Benito de Soto enhver, som ikke øjeblikkelig adlyder hans Befalinger!“ raabte Pirat-Kaptajnen, idet Kaptajn Souley uden en Lyd og med kløvet Hoved sank død om for hans Fødder.

Udaaden fremkaldte et Rædselsudbrud fra „Morning Star“'s Passagerer, som kunde se alt, hvad der foregik paa Piratskibets Dæk; og ved at høre dette anede Kaptajn Souleys Baadsfolk Uraad. De var forment Adgang til Piratskibet; men nu entrede Andenstyrmanden uden Betænkning „Black Joke“'s Dæk for at komme sin Kaptajn til Hjælp. Haarene rejste sig paa Andenstyrmandens Hoved, da han saa Kaptajn Souley ligge svømmende i sit Blod, og han stak uvilkaarligt sin højre Haand ind under sin tilknappede Trøje, men han fik ikke Brug for sin Pistol. Før han havde faaet den halet frem, var han slaet i Dækket og afvæbnet, hvorefter Brabazon dolkede ham og kastede baade hans og Kaptajn Souley's Lig ned i Baaden igen. Dette blev Signal til Flugt for de øvrige Baadsfolk. Slagne med Panik stødte de fra og greb til Aarerne, men de naaede ikke langt, før en Kartæsk-ladning fra „Black Joke“'s Svingbasse sendte dem alle ind i Evigheden.

Et Øjeblik efter fulgte endnu et Skud af samme Kaliber, men dette var rettet mod Barken, og det jog baade dens Passagerer og øvrige Mandskab under Dæk. Denne Virkning havde de Soto ogsaa beregnet, og nu lod han sine egne Baade bemande, hvorefter han under Anførsel af Brabazon sendte dem bort med Ordre til at plyndre Barken og sænke den med Mand og Mus.

Uden at møde den ringeste Modstand bordede Piraterne „Morning Star“. De skalkede Lugen over Besætningen og de mandlige Passagerer under Halvdækket, og efter at Kvinderne var stænget inde i Folkelukafet, tog Plyndringen sin Begyndelse.

Proviand, nautiske Instrumenter og store Partier af Silketøjer og Krydderier fra Ladningen samt syv Kasser med Juveler blev transporteret over i Piratskibet, hvorefter Brabazon og hans Bande holdt et regulært



*Gadescene fra Gibraltar for godt 100 Aar siden, da Piratkaptajnen de Soto her blev genkendt af et Par engelske Soldater, som han troede laa paa Havets Bund.*

Sørøver-Bakkanal paa Barkens Stordæk. De fraadsede i Mad og Spiritus, og Stemningen steg til Raahedens Toppunkt, da Brabazon foreslog at tvinge de indespærrede Damer til at deltage i Lystigheden. Hvad der herefter foregik, kan ikke beskrives, men de ulykkelige Kvinders Skrig skar som Dolkestik i Hjertet paa de Mænd, som var spærret inde under Halvdækket.

Omsider blev Kvinderne stænget inde i Folkelukafet igen, og da de Soto nu ikke længere hørte deres Skrig, antog han, at Myrderiet var fuldbyrdet i Overensstemmelse med hans Ordre, og han gav Signal til Brabazon om at forlade Barken. I deres Rus nøjedes Piraterne med at gaa løs paa selve Skibet med Økser og med Sav og Bor. De huggede Baadene til Pindebrænde, savede Masterne over ved Dækket, borede Huller i Skibssiden under Vandlinien, hvorefter de tumlede ned i deres Baade og roede tilbage til „Black Joke“, som øjeblikkelig brasede fuldt og sejlede bort.

Nu laa „Morning Star“ afmastet og rullede i Syd-atlantens Passat-Søer som et Vrag, og i lang Tid hørtes ingen anden Lyd om Bord end Vandets Fossen ind gennem Hullerne i Skrogets Sider. Men da det omsider gik op for de indespærrede Mænd under Halvdækket, at Piraterne havde forladt Skibet, og da de paa Grund af den fossende Lyd fra Lasterummet ikke var i Tvivl om, at de var i Færd med at synke, sprængte de i Desperation Agterlugen. De stormede op paa Dækket, og i Folkelukafet fandt de de indespærrede Kvinder i en ynkværdig Forfatning. Men hvad kunde de foretage sig om Bord i dette afmastede Skib, som var plyndret for alt? Hvad andet kunde de gøre end forsøge at holde det flydende, til de eventuelt fik Hjælp fra et andet Skib? Ved forenede Anstrengelser

lykkedes det dem at faa alle de borede Huller proppet. Saa mandede de Pumperne, og den følgende Dag blev de observeret af en efterfølgende Flaade af Ostindiefarere, ved hvis Assistance „Morning Star“ naaede London.

Benito de Soto var imidlertid sejlet nordover i den Hensigt at faa sit røvede Gods afsat i en eller anden spansk Havn. Han valgte La Corunna, og uden at vække Mistanke fik han ikke alene Kosterne solgt her, men han opnaaede ogsaa under falsk Navn at skaffe sig Papirer paa sit Skib. Saa stak han til Søen igen, men samme Aften blev „Black Joke“ under en Paa-landsstorm trængt ind under Kysten og kom paa Grund. Alle Piraterne slap dog helskindede i Land, og de Soto og hans Bande naaede efter en Tids Omflakken ned til Cadiz, hvor de udgav sig for Skibsbrudne. Her fattede Autoriteterne dog Mistanke til deres Optræden, som tydede paa, at de var mere velbeslaaet med Penge ind forliste Søfolk i Almindelighed, og seks af dem blev arresteret. Men da man ogsaa vilde have fat i de Soto, var baade han og Resten af hans Bande over alle Bjerge.

Nogen Tid efter dukkede de Soto op i Gibraltar. Her traf det sig imidlertid saa uheldigt for ham, at han en Dag paa Gaden løb paa to af de invalide Soldater fra „Morning Star“, som nu var undervejs til Malta. Disse to studsede over hans Paaklædning, og da de følte sig forvissede om, at flere Dele heraf tidligere havde været baaret af den Officer, der havde ledsaget dem fra Ceylon, lod de ham anholde.

Naturligvis protesterede de Soto. Men under Ransagning af hans Logi fandtes forskellige andre Ting

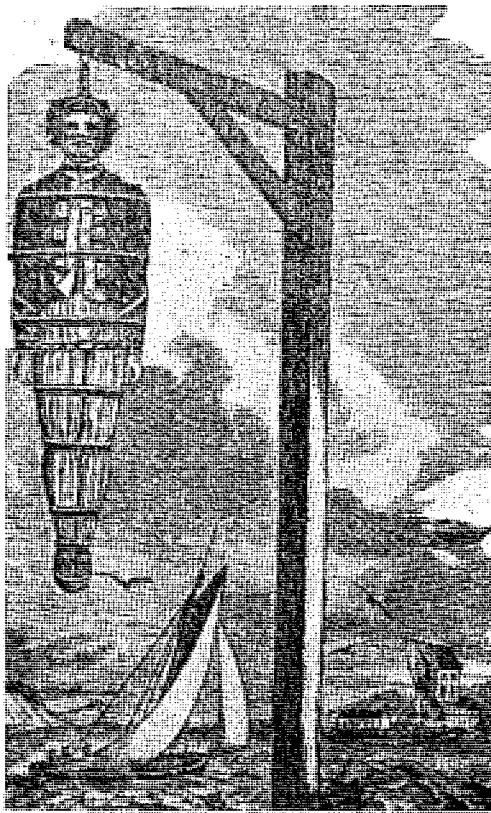
fra „Morning Star“, og da man paa hans Person ogsaa fandt Kaptajn Souley's Lommebog, hvori Optegnelserne sluttede med en Notits om Sørøverskibets Jagt paa Barken den 21. Februar, blev dette afgørende for hans Skæbne. Han blev dømt til Døden og transporteredes til Cadiz for at blive hængt sammen med de seks Pirater, som var blevet arresteret dér, og som havde tilstaaet deres Skyld.

I Cadiz blev der rejst en mægtig Galge ved Havnen, og da Eksekutionen skulde finde Sted, og man spurgte de Soto, om han havde et sidste Ønske, svarede han med et Smil paa Læben:

„Lad mig som Kaptajn være den sidste, der forlader Skuden.“

Hans Ærgerrighed fornægtede sig intet Øjeblik. Kaptajn vilde han være til sin sidste Stund.

Saa blev de seks menige Pirater klynget op ved deres Hals, og ingen kunde vel fortænke dem i, at de strittede imod. Men



Som et i Jern sammensnøret og i Galgen ophængt Skræmmebillede endte den grusomme Pirat Benito de Soto.

da Kærren med deres Kaptajn holdt under Galgen, rejste Benito de Soto sig stolt og lagde selv Løkken om sin Hals. Saa kastede han Blikket ud over Havet og raabte:

„Adios todos!“

Og med dette: „Farvel til alle!“ kastede han sig ud fra Kærren og hang saa i Løkken med knækket Hals.

I Sørøruvæsenets seneste Periode blev en hængt Pirat ofte benyttet som Skræmmebillede for ligesindede; og for at dette Skræmmebillede kunde virke og holde sammen saa længe som muligt, blev den hængtes Lemmer og Legeme efter Eksekutionen snøret sammen med Jernbaand, ligesom Rebet om hans Hals blev erstattet med en Jernlænke.

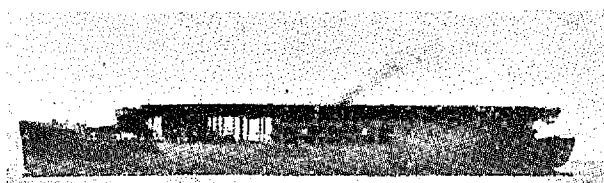
Og som et saadant i Jern sammensnøret og i Galgen ophængt Skræmmebillede endte ogsaa den grusomme Pirat Benito de Soto — Atlantens og de vestindiske Farvandes sidste virkelige Sørøver.

Oscar Jensen.

## Dieseldrevne Flyvemaskine-Moderskibe

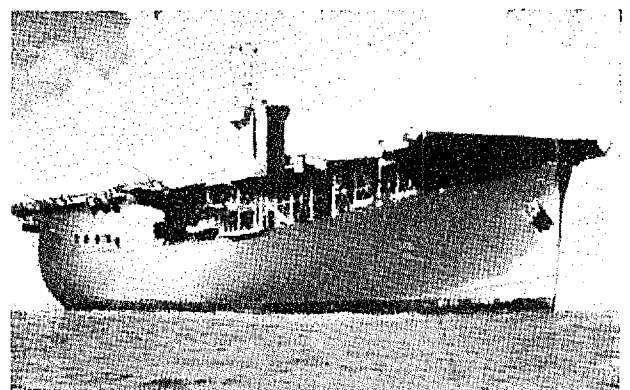
Erfaringerne har vist, at rene Fragtskibe af passende Byggemaade egner sig godt til Ombygning til

maskine-Moderskibe. De har en Længde paa 141,83 m mellem Perpendikulærerne og en Fart paa 16 kn.



Det nye Flyvemaskine-Moderskib „Charger“ efter Ombygningen.

Flyvemaskine-Moderskibe, og at Dieseldrift desuden har særlige Fordele fordi Udstødsgassen kan føres igennem Siden under Dækket, saaledes at der ikke behøves nogen Skorsten. Flere amerikanske Motorskibe af C3-Typen er paa denne Maade ombygget til Flyve-



Flyvemaskine-Moderskibet „Charger“ efter Stabelafslabningen.

	Grundlagt 1875	<h1>Th. Møller</h1>	Grundlagt 1875
	<b>Proviant, Dæk- og Maskin-Stores</b>		<b>Nyhavn 45-47, København</b>
Hovedoplæg for Danmark		Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«

# Den gamle Havnefoged Chr. Outzen fortæller —!



Havnefoged i Sydhavnen, Chr. Outzen, ved sin Afgang i 1930.

Af de rigtige Søfolk fra de gamle Sejlskibes Tid er der ikke mange tilbage. „Vikingen“ har derfor aflagt Besøg hos fhv. Havnefoged Chr. Outzen for at lade ham fortælle om sit lange Sømands-Liv, der førte ham Jorden rundt et Par Gange, førte ham ind i en fleraarig Sejlads med engelske Skibe, lod ham gaa i Land i Australien, hvor han i 4 Aar bl. a. beskæftigede sig med Skov-, Guldmine- og Landbrugsarbejde for tilsidst over Stillingen som Styrmand at lade ham ende som Havne-Assistent og -Foged i Københavns Havn, inden han i 1930 blev tvunget til at lægge op for stedse.

(Fortsat)

## Ud med Fuldskipet „Lammermor“ — en tidligere Theclipper.

ME „Ponema“ havde jeg nu faaet Smag paa at sejle i de sydlige Farvande, da Nordatlanten med dets idelige Storme og korte Rejser ikke tiltalte mig. Jeg havde nok læst om Søfolk, der følte sig bedst tilpas i Stormvejr og høj Sø, men jeg tror, at dette ikke passer i Almindelighed — jeg har da aldrig truffet eller sejlet sammen med saadanne. Jeg var nu heldig at faa Hyre med et af Londons flotteste Sejlskibe, en tidligere Theclipper „Lammermoor“, som var rigget som Fuldskip og havde dobbelte Bramsejl og Skysejl paa alle tre Master. Vi skulde med Salt til Kalkutta. Kaptajnen var Løjtnant i „Naval Reserve“, hvilket gav ham Ret til at flage med det blaa Flag med „Union Jack“ i Hjørnet i Modsætning til det almindeligt brugte røde, men hvilket ogsaa forpligtede ham til at have en vis Del Reservematroses blandt Mandskabet. Disse Matroses skulde møde en Maanedes Tid hvert Aar til Øvelser i Flaaden samt melde sig til Tjeneste i Krigstilfælde. Der var streng Orden og Disciplin ombord, og paa et Teaktræsbræt under Baadgalgerne agter stod der paa den ene Side med forgyldte Bogstaver „Do as you are told and ask no questions“, d. v. s. „Gør, som Du er befaleet, og ret ingen Spørgsmaal“, og paa den anden Side „A place for everything and everything in its place“, d. v. s. „En Plads til alt og alt paa Plads“. — Der var en stor Besætning ombord: Foruden Kaptajnen 3 Styrmande, Baadsmand, Donkeymand, — der var nemlig Donkeykedel paa Dækket til Frembringelse af Damp til Losning og Ladning samt Ankrenes Letning — en Maler, da alt opstaaende ombord var egetræsaaret og derfor krævede en Fagmand til Reparationer, en Kok, 12 Matroses, 2 Letmatroses og 4 Apprentices. — Vi afgik fra Liverpool i Marts 1880 og fik efter at have passeret Hollyhead en sydvestlig Storm, under hvilken Kilerne og Værket i Klydsene blev skyllet væk af Søen, da Ankerkæderne ikke var sjæklet fra, og Klydsene kun mangelfuldt stoppede. Vandet fossede ind i Lukafet under Bakken, hvor Ankerspillet stod, saa alt i Lukafet svømmede omkring, og Underkøjerne blev vaade. Der blev saa holdt af for Vejret, medens Ankerkæderne blev frasjæklet og tilpassede Træpropper sat i Klydsene udvendig fra.

Ved  
CARL ØSTEN

I fint Vejr sydover holdt Reservemarinerne Sabeløvelser paa Dækket, dog brugte de „Singelsticks, d. v. s. Trækæppe, da de ikke havde rigtige Sabler. Da en Dag en af dem udfordrede mig ved at sige: „Du Dansker, I er jo alle Soldater i dit Fædreland, prøv engang lidt Kontrafægning“, slog jeg til, jeg havde jo lært det som frivillig Lærling i Marinen, og jeg klarede mig ogsaa helt godt, indtil han gik over til at bruge venstre Arm. Det havde vi ikke lært i den danske Marine! — Om Bord var jeg udset til „Captain of the maintop“ (Stortopsgast), hvor der næsten altid var et eller andet at gøre. Saa naar de andre paa Vagten havde Rengøring eller lignende paa Dækket, sad jeg deroppe og kukkelurede uden Opsigt. Og var det i frisk Kuling, sang jeg ofte danske Sange af fuld Hals til Akkompagnementet af Vindens Susen i Sejlene. — I Kalkutta, hvor Sydvestmonsunen kan blæse stærkt, maatte vi stryge Bramstængerne med tilhørende Ræer, ankre med begge Ankre samt fortoje agter med Kæder i Bøjer. Havnelodsen var dansk, hed Brown, vel en Ændring fra Bruun, og var født i Nyborg. Ved vor Ankomst kom der som sædvanlig roende en Del Kadrejer ud til os, og en af dem viste Kaptajnen nogle anbefalinger fra andre Kaptajner. Kadrajereren var meget stolt af anbefalingerne, trods det, at der stod følgende i dem: „Indehaveren heraf er en af de største Kæltringer i Kalkutta, men han er ikke værre end alle de andre Slyngler.“ Naa, han kunde jo ikke læse Engelsk! — „Lammermoor“ var saa smukt et Skib, at det efter at have fuldendt sin Losning paa Ønske fra Havnemyndighederne blev forhalet hen til „Esplanaden“, for at Folk i Land kunde betragte det nærmere.

## Følger af Tropekuller i Kalkutta.

I Kalkutta havde vi ofte en 40° Celsius i Skyggen, saa det var ikke underligt, om nogen af og til fik Tropekuller og gik amok. Saaledes sparkede og slog 1. Styrmand en Dag en Irlænder, vi havde ombord, ligesom 2. Styrmand uden særlig Aarsag slog paa en anden af Matroserne. Begge blev indstævnet i Retten, hvor Dommeren udtalte: „Det lader til, at Styrmandene paa „Lammermoor“ vil efterabe Tønen i de saakaldte Yankeeskibe. Jeg idømmer Dem 20 Rupies i Bøde, og dersom denne Behandling af Folkene gentager sig, kan der blive Tale om Fængselsstraf paa

Grund af Vold.“ Og fra den Dag af skete der ikke flere Overfald paa Mandskabet fra Styrmandenes Side.

Naar jeg har berettet om disse Overfald, er det for tydeligt at illustrere, hvorledes Forholdene dengang var i Sammenligning med nu.

Et andet Tilfælde af Tropekuller her i Kalkutta indtraf, da en ung Skotte, der ellers til daglig betegnedes som en flink, rolig og god Skibskammerat, stak en indfødt Politibetjent ned med sin Kniv. Han havde en Aften været i Land med nogle af sine Kammerater, og da en af dem gik amok, blev denne fængslet. Dette erfarede Skotten først, da han kom ombord og savnede Kammeraten, hvorefter han omgaaende sprang udenbords, svømmede i Land og stak sin Kniv i den første Betjent, han mødte, og dræbte ham. Morderen blev sporet til sit Skib, arresteret og af Guvernøren dømt til Hængning. Kalkuttas hvide Befolkning fik udviklet en Udsættelse af Eksekutionen og sendte et Bønskrift til Dronning Victoria om Skottens Benaadning, men Dronningen nægtede at blande sig i Sagen, hvilket forarsagede lange Artikler i Kalkutta-Bladene. At Manden normalt ikke har været saa slem, turde fremgaa af, at han, da man spurgte ham om hans sidste Ønske, bad om, at Salmen „Save in the arms of Jesus“, vistnok en af „Sankey and Moody“s maatte blive sunget.

#### 45 Kr. om Maaneden i Hyre.

Vi laa et Par Maaneder i Kalkutta, hvorfra vi gik til London med The og Krydderier, og da jeg afmønstrede, havde jeg været 8 Maaneder ombord, altsaa Rejsens Varighed. Og saa fik jeg, da jeg havde rene „V. G.“er i mit Discharge, ekstra udbetalt 1 Pund Sterling, hvilket var baseret paa 2 sh. 6 d. pr. Maaned. Og det var dog en pæn Ekstraskilling dengang, eftersom Matroslyren kun var 2 £ 10 sh., ca. 45 Kr. om Maaneden.

#### Aldrig 2 Søndage paa Datolinjen.

I London mønstrede jeg saa ud med Barkskibet „Crownthorpe“, der skulde til Wellington paa New Zealand med Stykgods. Da Kaptajnen foretrak skandinaviske Søfolk, var vi næsten alle Skandinaver paa nær en Englænder og en Tysker. Fra Wellington skulde vi hjem rundt Kap Horn, hvorved jeg for første Gang kom til at sejle Jorden rundt, og ved Passagen at Datolinjen, hvor vi paa Sejlads mod Øst jo altid faar 2 Ugedage af samme Slags, fortalte en ældre svensk Matros mig, at han, trods det at han havde sejlet Jorden rundt flere Gange, aldrig havde opnaaet at faa 2 Søndage. Det skulde Kaptajnen nok sørge for! —

#### Dobbelt saa store Hyrer i Australien.

Det havde hele Tiden været min Hensigt at lægge op af min Hyre, saa at jeg kunde faa Raad til at tage hjem og gaa paa Navigationsskole, men med de lave Hyrer, vi havde, vilde der gaa altfor mange Aar endnu. Jeg vilde saa forsøge at komme til at sejle paa Australien-Kystfarten, hvor Hyrerne var dobbelt saa store som i Europa, Kosten god og Klimaet behageligt. Men det var vanskeligt at komme derud, for selv om man kunde desertere ved Ankomsten dertil, var man saa godt som sikker paa i det dengang ret tyndt befolkede Land hurtigt at blive anholdt og bragt til-

bage til sit Skib, og at tage Turen derud som Passager var for kostbart for en almindelig Matros' Pengepung. Saa kom Tilfældet mig atter til Hjælp, idet jeg blev mønstret med „Rodney“, en tidligere Theclipper, der skulde til Melbourne med Stykgods og 60 Kahytspassagerer. I Henhold til Loven skulde der i oversøisk Fart, hvor der var et bestemt Antal Passagerer, være dobbelt Mandskab ombord, men da ingen eller kun faa skulde med tilbage, skulde det halve Mandskab afmønstres i Melbourne, og det var lige noget, der passede for mig. Der var ellers stor Rift om disse Hyrer, og Skibene kunde godt have faaet det halve Mandskab med uden Betaling, hvis ikke engelsk Lov havde stillet sig hindrende i Vejen og krævet, at ingen maatte mønstre uden Betaling. Dette blev dog undertiden omgaaet ved, at Hyren fastsattes til 1 sh. om Maaneden.

#### „Rodney“ — et flydende Sanatorium.

Til min Forundring viste det sig, at „Rodney“ faktisk paa denne Rejse var et flydende Sanatorium, idet de fleste af Passagererne led af Tuberkulose og som en sidste Udvej af deres Læger var raadet til at foretage denne Sørejse rundt „Kap det gode Haab“. Og det viste sig virkelig, at da vi efter ca. 3 Maaneders Rejse ankom til Melbourne den 9. Jan. 1882, var de alle i Bedring. Kun een var død undervejs og blevet sænket i Havet. I den særligt store Besætning taltes ogsaa en Kreaturpasser. Vi havde nemlig baade en Ko, flere Faar og en Mængde Gæs, Ænder og Høns med, hvis Plads i Skure paa Fordækket var en Gene for vort Arbejde, idet vi daarligt kunde finde de løbende Ænder ved Manøvrering med Sejlene, saa det lød pudsig, naar vagthavende Styrmand f. Eks. raabte: „Fokkeskødet skærer igennem den agterste Faaresti!“ eller „Jagernedhaleren skærer igennem Hønseshuset om Bagbord!“ Hvad der ogsaa generede os i „Rodney“, var de 2 Bomme til Læ Fokkeskøde, naar vi lænsede, og som var anbragt paa samme Maade som Slæhebommene til Baadene i Marinen. Drejede Vinden til modsat Laaring, maatte vi rigge den ene Bom ind og den anden ud, og naar vi manøvrerede med disse Bomme med Forhalere, Agterhalere, Fald og Barduner mellem Svinestier og Hønseshuse, hørtes der fra Besætningen nogle svovlede Udtryk!

#### Vi synger „Chanties“.

Ved Sejlmanøvreringen om Dagen frydede Passagererne sig over vore „chanties“, hvor som sædvanlig en improviserede, medens Resten faldt i med Omkvædet, f. Eks. „Oh, Whisky killed my sister Sue (Whisky Johnny)“ og „And Whisky killed the old man too (Whisky for my Johnny)“ eller „Blow my boys, I long to hear you (Blow boys blow)“, „Then blow my boys, I've come to cheer you (Blow boys, bully boys, blow)“.

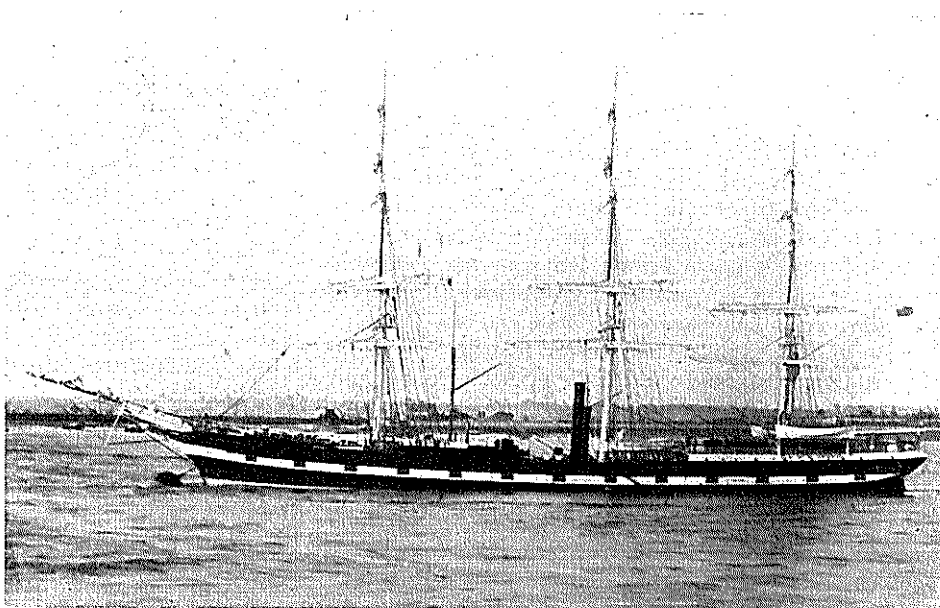
#### Ikke Tampen af Stikbouden gennem Kovsen.

Naar Mærsejlene skulde rebes, beflittede jeg mig altid paa at komme ud til den luv Stikbout, hvor man sidder overskrævs paa Raanokken og kan støtte sig til Toplenten. Jeg har ofte set ved Strækningen af et rebet Mærsejl, at Kovsen til Stikbouden med Sejlet er gledet ned under Raaen, men en gammel Skibskammerat lærte mig, at naar Sejlet er halet ud paa Plads, skal

man, inden man tager den første Tørn rundt Raanen gennem Kovsen, kun tage Tørnen rundt Raanen uden at stikke Tampen af Stikbouden gennem Kovsen, da Sejlet saa taaler Strækningen og forbliver paa sin Plads. — Ved Passagen af Ækvator fandt den sædvanlige Daab Sted i Overværelse af „Fader Neptun“, hvor de Passagerer, som ønskede det, dog kunde købe sig fri. Summen, der kom ind, blev fordelt mellem os ved Ankomsten til Melbourne.

### Nærved Forlis i australsk Kystfart.

Her afmønstrede jeg saa for at gaa i Kystfart, men havde vanskeligt ved at faa Hyre, naar jeg ikke var Medlem af „Sailors Union“, et Sømændenes Forbund, der allerede dengang eksisterede derovre. Men her kom en Skibskammerat fra „Rodney“, en Tysker, mig til Hjælp, idet han kendte „The shippingmaster“ i Melbourne, og det bevirkede, at jeg fik Hyre med et lille Barkskib. Her tjente jeg 5 Pund Sterling om Maanedet, altsaa det dobbelte fra før i Tiden. Paa Skibets Rejse fra Melbourne til New Castle N. S. W. indtraf en mærkelig Hændelse. En Nat, da Skibet lænsede for en stiv Laaringsvind langs Kysten, gav Kaptajnen Ordre til at bjærge Storsejlet. 2. Styrmand, 2 Matroser og jeg selv fik Ordre til at give Sejlet op og gaa til Vejrs for at beslaa det. Fra Raanen saa jeg noget hvidt for-



Fregatskibet „Rodney“ af London — en tidligere Theclipper.

ude og gjorde Styrmanden opmærksom derpaa, men han kunde intet se, og da saa den ene Buggaarding sprang, krævede denne imidlertid hele vor Opmærksomhed. Men saa da Sejlet endelig var bjærget, kunde Styrmanden ogsaa se det hvide forude — det var Søen, der brød imod Kysten. „Luf, luf!“ skreg han, „Vi er tæt inde ved Land,“ hvorefter vi omgaaende lod os glide nedad Rigningen til Braserne. Vi gik altsaa fri af Klipperne denne Gang, men havde vi strandet paa denne ubeboede Kyst, er det ikke sikkert, at jeg havde kunnet fortælle alt dette. Selv bagefter mente Kaptajnen, at det var umuligt, at jeg saa tidligt kunde have observeret Brændingen. Det maa jeg nu alligevel have gjort, eller skal jeg tilskrive det „Der er mere mellem Himmel og Jord, end vi Mennesker forstaar.“

## En Sømand gaar i Land i Australien i 1882

Efter at have foretaget flere Rejser mellem Australien og New Zealand med forskellige Skibe, stod jeg en Dag uden Hyre i Port Adelaide, eftersom jeg ikke vilde fortsætte med mit Skib til Europa, da jeg nu engang var kommet til Australien, og saa maatte jeg foreløbig søge Arbejde i Land ved hvad som helst. Der var forresten stor Arbejdsløshed i Australien i Begyndelsen af Firserne. Med mine faa Ejendele pakket ind i et Telt (The swag), der bares i en Rem over Ryggen, indrullerede jeg mig i Rækken af „Swagmen“, der gjorde de australske Landeveje. Der var jo dengang kun faa Jernbaner samt en Del 5 Hestes-Diligencer, der befarede de daarlige og bakkede Veje. I Haanden bar man en lille Blikspand (Billycan) til at koge The i, og Teltet slog man op om Natten til at sove i, om man da ikke var i Nærheden af en Farm, hvis Lo eller Lade altid stod aaben for En. Nogle af „Swagmændene“ kaldtes ogsaa for „Sundowners“ (Solnedgangsfolk), fordi de indfandt sig paa Farmene eller Stationerne ved Solnedgang for at faa et Maaltid Mad og Natteløgis. Disse Folk undgik dog helst varigt Arbejde. Skulde man tilbringe Natten i det Fri, gjorde

man Ild til Thevandet — Brænde var der nok af overalt — og imedens æltede man en Dejg af Mel sammen, som blev bagt i den varme Aske. Hertil en Skive Pølse, og saadan spiste man hver Dag, indtil man kom til en Kro. Vi „Swagmen“ havde en Sang, som lød saaledes:

„With my swag upon my shoulder  
and my billycan in my hand  
I will travel the bushes of Australia  
like a true born Irishman.“

Det første Menneske, jeg traf paa min Vandring gennem Australien, var en Jyde, der var lige saa ukendt med Forholdene som jeg. Allerede næste Dag paa vor Vandring fik vi Arbejde hos en Kulsvier, hvor vi skulde fælde Træer paa Akkord-Løn. Vi troede, at vi havde tjent en fin Dagløn, da Kulsvieren kom for at se Resultatet, men blev noget lange i Ansigtet, da han kun kunde bruge tørt Træ, og vi havde fældet grønt Træ! Jeg kunde indse, at det ikke var nogen god Forretning, hvorfor jeg gav mig videre paa „Valsen“, længere ind i Landet.

## I Livsfare — et højt Gummitræ med en Talje vælter.

Efter et Par Dages March kom jeg til en Kro, hvor en ældre Herre spurgte mig, om jeg var Sømand og god til Riggearbejde. Han var Bestyrer ved en Guldmine og skulde ved Anlæggelsen bruge en Mand, der kunde splidse Staaltrøder, skære Taljer og tilrigge Spil. Jeg blev saa antaget til dette Arbejde efter forud at have forsikret og bevist, at jeg ikke var deserteret fra mit Skib, for det var nemlig strafbart for enhver Arbejdsgiver at tage saadanne Personer i sin Tjeneste. For fjerde eller femte Gang, eller hvormeget det nu var, var Manden med Leen ude efter mig! Et højt Gumtræ skulde bruges som Stillads til Bygningen af en Kran. De nederste Grene paa det var en ca. 10 Meter over Jorden, saa for at komme op i det, maatte jeg først kaste en smækker Line over Grenen for at faa Forbindelsen, som jeg saa klatrede op ad. Men næppe var jeg kommet op i Træets Top og havde faaet en Talje halet op til mig, før Overformanden kaldte mig ned — og straks efter væltede Træet og det hele med et Brag!

## Telt-Liv og Kost-Forhold.

Vi boede i Telte, og Lønnen var 8—10 shilling for 8 Timers Arbejde, en Arbejdstid, der, Farmerne undtaget i Høsttiden, allerede eksisterede over hele Australien dengang. Og Lønnen var i Sammenligning med Europa god. Desuden var Levnedsmidler meget billige, f. Eks. kostede Lammekød 27 Øre pr. ½ kg, og Oksekød 32 Øre. Smør kendte vi næsten ikke, derimod spiste man mest „Jam“ (Syltetøj) af Abrikoser, Ferskner, Blommer, Hindbær etc., og af varme Retter spiste man hovedsagelig ristet Skinke, Lammekoteletter og Bøf. Nogle enkelte Gange forsøgte jeg at lave danske Retter, men dels tog de for lang Tid, og dels blev jeg udleet af mine Kammerater herfor. Køjerne i Teltene var selvfølgelig meget primitive, eftersom Bunden bestod af gamle Sække, der var udspændt henover to runde Stænger, som hvilede i fire gaffelformede Grene.

## Guldgraverfolk og fantastiske Guldfund.

Til Minen var blandt andre ankommet nogle forhenværende Kalifornia-Guldgravere, saa jeg tænkte, at nu skulde det rigtig gaa løs med Revolvere og Knive, men jeg maa tilstaa, at gennemgaaende var Mændene rolige og besindige samt gode Kammerater. — Minen gav imidlertid ikke noget Udbytte til Aktionærerne, hvorefter den blev likvideret, og saa maatte jeg paa Vandring igen. En Kammerat tænkte først paa, at vi skulde gaa „prospecting“, d. v. s. at udvinde Guld paa den primitive Maade, at 2 Mænd slaar sig sammen og kun arbejder med en Skovl, Hakke, Spade og en Vugge af Træ, i hvilke Jordmassen, hvori der forventes at være Guld, bliver undersøgt. Ved Afslutningen af en saadan „prospecting“ havde 2 Mænd været ualmindelig heldige, idet de fandt en Guldklump saa stort som et Hestehoved, af hvilke jeg paa et australsk Museum har set en Afstøbning. Efter at have opgivet det af dem erhvervede Areal, og de vilde drage afsted, huggede de en defekt Hakke i Jorden. Den stødte mod noget haardt, hvilket viste sig at være Guldklumpen,

som hele Tiden havde ligget nogle faa Skridt fra deres Telt, og som nu bevirkede, at de kunde lægge op som rige Mænd.

## Jeg søger ind i Adelaides ridende Politikorps.

Inden jeg brød op, erfarede jeg, at der langt oppe i Landet var opdaget et rigt Sølvleje, som fik Folk til at strømme til, men da Vandringen vilde tage mig for lang Tid, saaledes at de bedste Arealer vilde være optaget, inden jeg naaede dertil, opgav jeg det og tog i Stedet til Adelaide, hvor jeg fik Arbejde ved Anlæggelsen af en Sporvognslinje i Byens Periferi. I Forhold til Landbefolkningen var der i Byerne mange uheldige Eksistenser, heriblandt de saakaldte „Larrikins“, Udøvere af Overfald og Mord. For Mordernes Vedkommende blev der gjort kort Proces, idet de blev hængt uden Pardon, og Overfald straffedes med Prygl og strengt Fængsel. En anden Slyngel-Type holdt til i Havnekejperne, hvor de udplyndrede Søfolk, om de da ikke en sjælden Gang tog Arbejde.

En Tid søgte jeg ind i Adelaides ridende Politikorps, som efter Sigende stod foran en Udvidelse, og som ikke alene havde et politimæssigt, men ogsaa et militært Virke. Korpset havde ikke nogen let Tjeneste, det var jo i en Brydningstid, hvor der maatte kæmpes imod næsten uciviliserede Tilstande, og hvor mange af Befolkningen var deporterede Forbrydere fra England. Flere af disse endte i Australien som rige Mænd, men da de havde Forbryder-Stemplet paa sig, maatte de aldrig forlade Landet.

## Rig Deporteret tilbyder England et Krigsskib.

En meget rig Deporteret, som gerne vilde gense England, tilbød at lade bygge og udruste et moderne Krigsskib som Kompensation, men Rejsen blev ham nægtet. En anden rig Deporteret, som i England var dømt til Hængning for Drab, men blevet benaadet, søgte en Gartner, som maatte vente i flere Timer, før den tidligere Forbryder fik Tid til at tage ham i Øjesyn, hvorefter han svarede: „Dig kan jeg ikke bruge, for Du er for gammel.“ „Det er kedeligt,“ svarede Gartneren, „det er den anden Dag, jeg har tabt for din Skyld.“ „Hvordan det?“ „Jo,“ svarede Gartneren, „for mange Aar siden gik jeg i England en lang Vej for at se Dig blive hængt, men det blev ikke til noget, og nu har jeg her ofret en Dag igen paa Dig!“ Saa fik Gartneren vist Stillingen.

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

52 Filialer og Kontorer i Provinsen

**HANDELSBANKEN**





# »Foreningen til Søfartens Fremme«

PAA et Møde i Foreningen til Søfartens Fremme fremlagde Formanden, Kommandørkaptajn, Baron N. Juel Brockdorff, de nærmere Detailler for det forestaaende Jubilæum. Kommandørkaptajnen sagde:

Initiativet til Stiftelsen af „Foreningen til Søfartens Fremme“ blev taget af Kontreadmiral Michael Bille, der hele sit Liv virkede for Forbedringer af Navigationen og en bedre Uddannelse af Navigatører. Kontreadmiral Billes Navn er paa anden Maade knyttet til dansk Skibsfarts Historie, idet han i 1819 føre det første danske Dampskib „Caledonia“ fra England til København.

Det var ogsaa Kontreadmiral Bille, der som Kaptajn havde Kommandoen paa Blokskibet „Prøvestenen“ i Slaget paa Reden 1801. Bille laa sydligst og var som Følge deraf første Skib, der modtog den fjendtlige Flaade, og var den første, der affyrede et Skud, som var Indledningen til den haarde Dravat.

Det sidste Udslag af hans glødende Interesse for dansk Skibsfart og dens Udøvere blev Stifelsen af „Foreningen til Søfarens Fremme“, der skete den 1. August 1844. Allerede Aaret efer døde Kontreadmiral Bille, men han havde faaet lagt Arbejdet til Rette, og at hans Tanke var rigtig fremgaar af, at Foreningen har bestaaet og virket i 100 Aar.

Paa den Tid, da „Foreningen til Søfartens Fremme“ saa Lyset, blev der ikke i Danmark lagt tilbørlig Vægt paa den teoretiske Uddannelse af Handelsflaadens Befalingsmænd. Den danske Sømandsstand havde

## fejrer 100 Aars Stiftelsesfest

for sin praktiske Duelighed og Paalideligheds Skyld altid haft Ord for at regnes blandt de bedste af alle søfarende Nationer, og det var da Kontreadmiral Billes Tanke at skabe en Forening, der kunde virke for, at den nautiske Uddannelse kom paa et tilsvarende højt og anset Niveau.

I Foraaret 1844 udsendtes en Indbydelse til at deltage i Dannelsen af en Forening med dette Formaal for Øje. Som Indbydere stod, foruden Kontreadmiral Bille, en Kreds af fremtrædende Mænd, Redere, Assurandører og Storkøbmænd, Navne som C. A. Broberg, W. Duntzfeldt, A. N. Hansen, S. Hecksher, Ed. J. Hvidt og M. W. Sass.

I de følgende Maaneder sluttede ialt 161 Interesserede op om Tanken, og den 1. August 1844 stiftedes saa „Foreningen til Søfartens Fremme“.

Den første Bestyrelse bestod af Admiral M. Bille, Grosserer A. N. Hansen, Oldermænden for Skipperlauget, Kaptajn Stæger, Kaptajn i Sætaten F. A. Paludan og Grosserer C. A. Broberg.

I de forløbne 100 Aar har Foreningen haft følgende Formænd: Kontreadmiral Michael Petronins Bille 1844—1845, Grosserer A. N. Hansen 1845—1849, Kaptajn i Sætaten Fr. Paludan 1849—1850, Kaptajn i Sætaten, Baron F. R. E. M. Dirckinck-Holmfeld 1850—1855, Kommandørkaptajn C. E. van Dockum 1855—1857, Premierløjtnant i Sætaten J. C. Tuxen 1857—1879, Kaptajn i Sætaten N. J. Jespersen 1879—1901, Kommandør A. H. J. B. Münter 1901—1926, Kontreadmiral V. C. A. Jønke 1926—1933, Kontreadmiral F. Cold 1933—1940, Kommandørkaptajn, Baron N. Juel-Brockdorff 1940—.

I Jubilæumsaaret bestaar Foreningens Bestyrelse af: Kommandørkaptajn, Baron N. Juel-Brockdorff, Formand, Dispatchør L. N. Hvidt, Næstformand, Formand for Københavns Skipperforening, Kaptajn Svend Prip, Kasserer, Forretningsfører for Dansk Styrmandsforening H. J. Christiansen, Sekretær, Formand for den alm. danske Skibsførerforening, Kaptajn H. P. Hagelberg, Skibsreder Knud Lauritzen og Kommandør H. G. Bildsøe.

Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik er Foreningens Ærespræsident.

Foreningens Formaal og Virksomhed finder Udtryk i dens Navn, „Foreningen til Søfartens Fremme“, og det er Ledelsens Haab, at der ved Jubilæet kan skabes større Kendskab til Foreningen og dens Arbejde, og man haaber, at der vil være mange, der vil betænke Foreningen i Anledning af Jubilæet, saaledes at Foreningen vil være endnu bedre stillet til at arbejde for den Højnelse, som altid har været „Foreningen til Søfartens Fremme“s fornemste Opgave.

## Det er for Tiden

umuligt at fremstille de før Krigen saa kendte og meget anvendte

## MARINAT

PRODUKTER

f. Eks.

Klar Yachtlak  
Klar Spar Varnish  
Skibsbundfarve, rød og grøn  
Hvid Understrykningsfarve  
Hvid Kopal Træk-Spartel  
Inden- og udenbords hvid Emaille  
Ætsalin etc.

i samme Standard som dengang, og vi har derfor indstillet Fabrikationen —

## men de kommer igen

saa snart de rigtige Raavarer kan skaffes

A/s O. F. ASP

Grundlagt 1857

Specialfabrik for Farver og Lakker til Skibsbrug

Prags Boulevard 37 — København S.  
Telefon Central 65 — Lokal 12 og 22

A/s MONTANA Kul, Koks,  
Telefon 9246 Cinders

# Søfartsklubben

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1943.

Med Afslutningen af Aaret 1943 gik Klubben ind i sit 5. Aar og har med det store Besøgstal vist, at den har været til Nytte. Sidste Aar har den saaledes været besøgt af ca. 14.500 Gæster, som i Klubben har faaet Lejlighed til at tilbringe en Del af deres Fritid under hyggelige og betryggende Forhold.

En Hovedbegivenhed i *Søfartsklubben* var Flytningen til de nye Lokaler i Nyhavn 63. Flytningen fandt Sted i April 1943, og umiddelbart efter aflagde Kronprinsparret et Besøg for at bese Lokalerne. Endvidere fik Klubben ved Indvielsen Besøg af Handelsministeren, Formændene for de Søfarende Organisationer, en Del Redere og Rederifunktionærer, Repræsentanter for danske Søfartsinstitutioner og andre Søfartsinteresserede. I en Tale ved Indvielsen fremhævede Formanden, Skibsreder Knud Lauritzen, at Klubben i de forløbne 3 Aar har været besøgt af mellem 40—50.000 Søfolk, og gjorde opmærksom paa, hvor pænt Møblerne var holdt, hvad der viste, at de Søfarende selv havde været om Klubben.

I Klubbens store Læse- og Skrivestue opholder der sig til Stadighed en Mængde Søfolk. Selv om de fremlagte Aviser og Tidsskrifter benyttes flittigst, finder man dog rundt om i de hyggelige Kroge mange fordybet i en Bog, man har fundet i Bogsamlingen. Ved Vinduespladserne sidder andre og skriver Breve. Medens Stemningen i denne Stue er meget rolig, er der mere Liv i de tilstødende Lokaler — i Dagligstuen sidder man i smaa Grupper og sludrer eller lytter til Radioen. Livligst er der i Billardværelset, hvor muntre Replikker udveksles under Spillet.

Ligesom i de øvrige Krigsaar har de danske Søfolk været i Overtal, men hænder det, at et Skib fra et af Broderlandene kommer til København, kan man være sikker paa at finde nogle af dets Besætning i Klubben, der er et Hjem ikke blot for de danske, men ogsaa for de nordiske Søfolk.

Søfartsklubben, der er en selvejende Institution, opretholdes udelukkende ved private Tilskud, og den har ingen faste Indtægter. I 1943 har Klubben modtaget ialt 15.485 Kroner, og Bidragene fordeles sig saaledes. Fra Redere og Mandskabsorganisationer Kr. 6.700,—, fra andre Foreninger og Private Kr. 4.685,—, Fonds og Legater Kr. 4.100,—.

Klubbens Udgifter har andraget Kr. 17.250,19. Underskuddet Kr. 1.649,72, skyldes for en Del Udgifter paa Grund af Flytningen.

Udover kontante Bidrag har Klubben modtaget en Mængde Gaver i Form af Naturalier og Friabonnementer paa forskellige Blade. Klubben har været meget glad for disse Bidrag og Gaver, og Bestyrelsen haaber paa, at man ogsaa i indeværende Aar vil betænke Klubben med Bidrag, saaledes at Driften kan sikres.

I Forbindelse med *Søfartens Bibliotek* har *Søfarts-*

*klubben* som tidligere Aar afholdt nogle Underholdningsaftener for Søfolk 2 Gange om Maanedene i Vintermaanederne. Der har været ialt 430 Gæster til disse Aftener.

Endvidere har *Søfartsklubben* i Lighed med sidste Vinter etableret BESPISNING for Søfolk, for Paarørende til omkomne og fra værende Søfolk, for arbejdsløse Søfolk og for gamle Søfolk. BESPISNINGEN gennemføres ved et Samarbejde mellem Rederierne, Indenlandsk Sømandsmission og Søfartsklubben. I 1943—44 er der blevet bESPISNET 8.013 Personer.

Arkitekt Hans Erling Langkilde.

## „Pæne Ting ombord“

Udkommet paa Emil Wiens Forlag A/S

Denne Bog, der er udgivet af Skibshandler H. S. Hansens Eftf. (Indehaver C. J. Dideriksen) i Anledning af Firmaets 100 Aars Jubilæum, omhandler ikke Firmaets Historie gennem de forløbne 100 Aar, hvad der vil have været det rimeligste, naar man udsender et Jubilæumsskrift. Alt, hvad der siges om Firmaet, er, at der vises et Billede af Briggen „Samoliet“ fra 1870, et af de Fartøjer af den store Sejlskibsflaade, H. S. Hansen ejede. Her havde været et Emne at tage op til Belysning, men alt dette forbigaas i Tavshed, idet der overhovedet intet oplyses om Firmaets Historie.

I Stedet for faar man en af Arkitekt Hans Erling Langkilde forfattet Bog, der viser en Del Billeder af det, han kalder „Pæne Ting ombord“, der med en tilpas velskreven Tekst omtaler de fleste Ting ombord i Skibe, Bogen viser ikke noget af det, der er nyt og karakteristisk ombord, og Billedmaterialet er ikke lige godt valgt for at pointere netop det, der skulde vise Folk det virkelig særprægede og elegante, der findes paa Nutidens Damp- og Motorskibe.

Bogen i det store og hele er nærmest en Forherligelse af Arkitekterne, d. v. s. Landarkitekterne, for Skibsbyggerne behøver ikke denne nærmest naive Belæring, og det faar man Indtryk af ved Læsning af Bogen, at den er bestemt for disse, idet de gennem Generationer har opnaaet en Sikkerhed i Behandling af Materialerne, der benyttes i Skibsbygningsindustrien, at det fuldkomne naas, naar de bygger.

Det er derfor kun Skade, at det ikke er Firmaets Historie, der fortælleres i denne rent teknisk set fint udførte Bog, men kun en Tekst og Billedmateriale, der overhovedet intet har med Firmaet eller dets Historie at gøre.

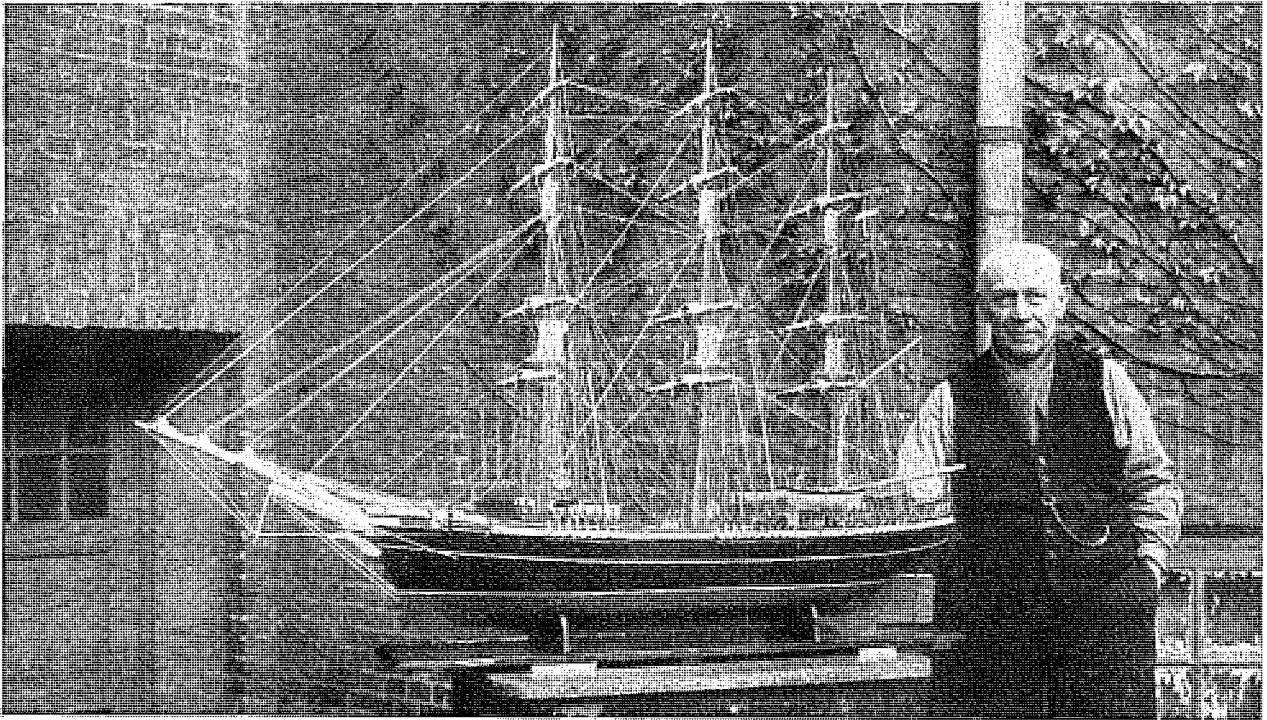
NBOB.

**Et pragtfuldt Maleri af »Tjalfe«**

til Salg. Pris Kr. 165.00. Et virkelig fordelagtigt Køb. Malet af Marinemaler Dahl.

**SALTOFT, Allégade 23 — Tlf. Fasan 942 x**

# ET KIRKESKIB

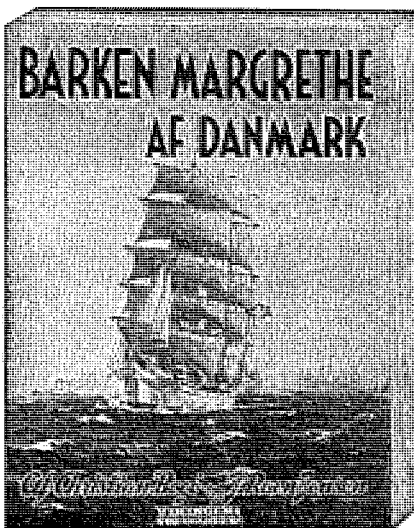


„Vikingen“ har aflagt en af Søens Veteraner, Herr Martin Hansen, der nu bor i Prinsesse Maries Hjem for gamle Søfolk, et Besøg for at høre lidt om ham selv og hans Modelskibe. Han har faret til Søs, fra han var 17 Aar, til han blev 64 Aar, og heraf i 11 Aar sejlet med amerikanske Skibe, derefter med Skibe, der gik i Kornfart mellem Argentina og Hamborg for at afslutte sit Sømandsliv med at sejle med Østasiatisk Kompagnis Skibe, hvorfra han gik i Land for at lægge op. Han har, siden han gik i Land, stadig bevaret sin Interesse for sin Ungdoms Sejlskibsfart og har vist dette ved i Aarenes Løb at have udført en Række Mo-

deller af Skoleskibet „Danmark“ og andre Sejlskibe.

„Vikingen“ bringer her et Billede af en Model af et Fuldskib, som han lige har fuldført, og som har været udstillet her i Byen hos Andr. Fred. Høst & Søn, Bredgade. Denne nydeligt udførte Model er blevet købt til Ophængning i Jelling Kirke, hvor den vil faa sin fremtidige Plads.

„Vikingen“ kan kun udtrykke sin Glæde over, at Martin Hansen faar sin sidste Model ophængt i Jelling Kirke, og ønske for ham, at han endnu maa faa Lov til at udføre mange Modeller, og at disse maa faa blivende Plads hos Samlere eller i vore Kirker.



## „Barken Margrethe af Danmark“

Af Chr. Bogø og J. Ravn Jonsen

★

Den rigtige Sommerlektüre paa 270 Sider,  
stort Format, for kun Kr. **4.50** indb.

★

Den fængsler fra første til sidste Side og  
er en spændende Bog til en billig Pris

## Slaget paa Colberger Heide.

(Fortsat fra Side 4)

Han holdt ud, trods Smerterne og de Saaredes Stønnen og Klagen omkring ham. Alle paa Skibet opflammedes ved hans Djærvhed, og alle gjorde deres Pligt ligesom han. Kampen skal have varet i 10 Timer, indtil Mørket faldt paa. Tre Gange blev der Standning i Dysten, men Kongen holdt ud. Man bragte en Armstol op paa Dækket til den saarede Konge, men der blev ikke Stunder til længere Hvile. Han vilde ikke bringes ned. Skibet blev ramt ogsaa af danske Skibe, med det tjener til Undskyldning, at de tildels havde uøvede Besætninger.

Henimod Aften var Fjenden blevet saa mectaget, at han maatte søge Havn. Svenskeflaaden søgte Tilflugt i Kieler Fjord, og dér holdt den danske Flaade den indesparret.

Kun et dansk Skib, „Patientia“, maatte forlade Kamppladsen for at faa sin Skade istandsat. Jørgen Wind døde af sit Saar d. 17. Juli. De Saarede bragtes til København, men mange bukkede under. Foruden Ejler Ulfeldt, som døde ved Kongens Side, blev mange strakt til Jorden, saaledes Knud Ulfeldt, der døde af sine Blessurer.

Kongen havde før Aften ikke haft Tid til at lade sig „ordentlig“ behandle. Han blev paa sit Skib og lagde sig med Hovedflaaden ved Bulck ved Fjordens Munding. Han lod Admiral Galt holde Øje med Fjen-

den, som en Tid hyttede sig langt inde i Fjorden.

Og saa sejlede den utrættelige Konge ud i Østersøen. Imedens listede Svensken ud af Fjorden ved Kiel Natten mellem d. 31. Juli og 1. August.

## Afslutning paa Foraarskursus paa Rederiet J. Lauritzens Søfartsskole

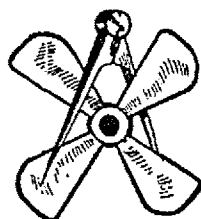
I Dagene 6. og 7. Juli afholdes der Afgangsprøve for Eleverne paa Foraarsholdet paa J. Lauritzens Søfartsskole. Drengene vil blive prøvet i Roning og Sejlad med Øvelsesbaade, Knob- og Tovværksarbejder samt Morsning og andre praktiske Ting, de har lært under deres 3-Maaneders Ophold paa Skolen. Der vil ligeledes blive afholdt Prøve i de teoretiske Fag som Navigation, Søvejsregler og Dansk. Endelig skal Drengene vise deres Færdighed i Svømning og Bjærgning.

Holdet, der bestaar af 25 Drenge, afslutter Opholdet paa Skolen Lørdag den 8. Juli, hvorefter Drengene skal ud at sejle, fortrinsvis med mindre Motorsejlskibe, for at faa den Sejlskibstid, der kræves til Styrmandsksamen.

Nyt 3-Maaneders Kursus paa Skolen paabegyndes Onsdag den 12. Juli. Til dette Kursus antages Drenge, der nylig har afsluttet deres Skolegang, helst med Mellemskole- eller Realeksamen, og som kan svømme. Ansøgninger indsendes til Rederiet J. Lauritzen, Hammerensgade 1, København K.



„Husk at male Bunden med  
HEMPEL's Bundfarver“



## KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kødelpasserprøven  
Den kommunale Elektroinstallatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen)

Husk at forny Deres Abonnement

## Sparekassen for København og Omegn

### Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning ellerses 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

## 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. Juli 1944



Medlemmer pr. Januar 1943

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  
 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 Dampskibe-Selskab, A/S  
 D/S Hafnia  
 D/S Heimdal  
 D/S Hetland  
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus  
 D/S Jutlandia  
 D/S Jyden, Esbjerg  
 A/S Motorramp, Stensved  
 D/S Myren  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linieredert  
 D/S Nautic  
 D/S Navitas  
 D/S Norden  
 Rederiet Ocean, A/S  
 D/S Orient  
 D/S Orion  
 D/S Pacific  
 D/S Phoenix, Esbjerg  
 D/S Progress  
 J. Sanbye & O. Lerche  
 D/S Samsø  
 D/S Solnæs  
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
 D/S Svandborg  
 Rederiet Oluf Svendsen  
 Rederiet Hans Svenningsen  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergangs-Entreprise  
 Svitzers Bugserafdeling  
 D/S Torm  
 Rederifaktieselskabet Transporter, Odense  
 D/S Trio  
 D/S Vendila  
 D/S Vesterhavet  
 A/S Vestjysk Dampskibeelskab  
 D/S Viking  
 D/S Øresund

## Sveriges Marine under Krigen

Med Beundring har man hørt om det Arbejde og den Udgift, man i Sverige har anvendt paa Forsvaret siden 1939. I Almindelighed har det kun været meget korte og summariske Oplysninger, der er fremkommet, men Svenska Teknologforeningens Aarsmøde i Stockholm havde som Emne Marinens Udvikling i de sidste 5 Aar. Der blev der løftet lidt paa Sløret, og vi skal i det efterfølgende meddele herom, hvilket vi ved vil have vore Læseseres Interesse.

I den totale Krigs Tid maa hver Del af Samfundet yde sit Bidrag til den. Landets Modstandskraft repræsenteres ikke blot af Antallet Bajonetter. Forsvarsmagten er kun en af Modstandskraftens Komponenter, Industrien er en anden og Næringslivet endnu en.

I et Land med Sveriges militærgeografiske Beliggenhed udgør Marinen selvstændigt en betydningsfuld Del af Forsvars-

komponenten. Meningsudvekslingerne om Krigsskibenes Betydning, som dominerede Forsvarsdiskussionerne i Trediveerne baade i Sverige og i andre Lande, er ophørt med Søkrigens Virkelighed. — Forsvarsministeren sammenfattede allerede for nogle Aar siden Erfaringerne med følgende Ord: „Det Spørgsmaal bør aldrig mere kunne stilles: Behøver vi en Flaade? Saa længe Sverige behøver et Forsvar, behøver det ogsaa en Orlogsflaade.“

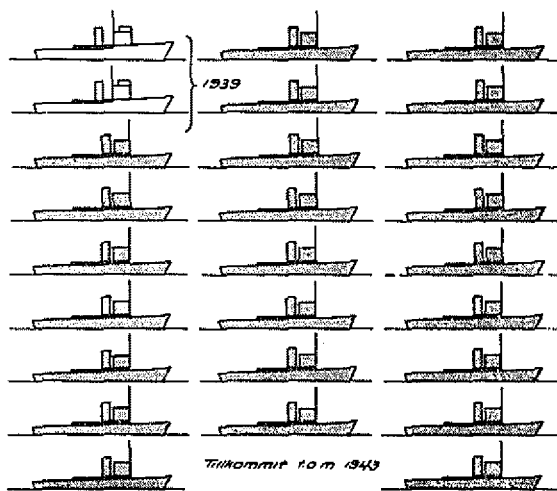


Fig. 1. Udviklingen af Ministrygerbestanden, smaa Ministrygere.



**G. W. Frydenlund & Søn**

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Erfaringerne fra den første Verdenskrig pegede hen paa, at Minekrigen vilde faa et meget stort Omfang under en Kraftprøve. Den svenske Flaade havde før 1937 overhovedet aldrig haft et Specialfartøj, bygget til Minestrygning. De gamle udrangerede Torpedobaade, som anvendtes under og efter den forrige Krig, var delvis uanvendelige til Strygning af moderne Mine-materiel.

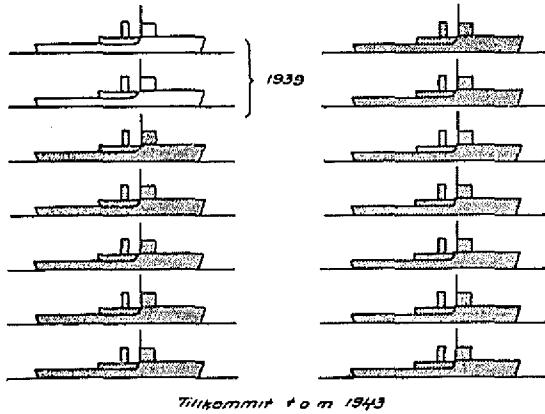


Fig. 1a. Udviklingen af Minestrygerbestanden, store Minestrygere.

Fig. 1 viser Antallet af tilkomne Minestrygere, men denne forholdsvis gode Tilvækst har langt fra været tilstrækkelig. Marinen har derfor maattet aptere Minestrygningsgrej paa et stort Antal civile Smaafartøjer, Bugserbaade, Fiskerbaade etc. Manglerne ved denne Metode er aabenbare: Civil Trafik i Havnene og Bugsering af Tømmer vanskeliggøres, og Fiskeriet lider et betydeligt Afbræk. Denne Udvej er imidlertid uundgaelig og har forøvrigt Sidestykker i alle Mariner. Ingen Orlogsflaade kan i Fredstid holde saa stor en Bestand af specielle Minestrygere, som fordres i Krigstid.

Undervandsbaaden har ofte været kaldt den svages Vaaben fremfor alt. Der fordres et relativt stort Antal U-Baade allerede ved Krigsudbruddet og desuden en vel tilrettelagt Erstatningsplan for at dække Krigstabene. Det er tydeligt, at Sverige nu har en udmærket Organisation til Bygning af U-Baade. Fortsatte Erstat-

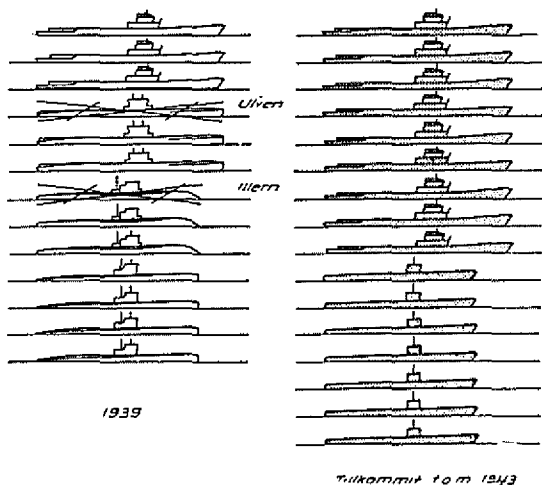


Fig. 2. Udviklingen af U-Baads-Bestanden.

ningsbygninger bør dog fortsat finde Sted, da Mulighederne for at faa en ny Krigsindustri i Gang ellers hurtigt forspildes.

Jagerne hører ogsaa til de Fartøjstyper, som kan bygges hurtigt. Da Krigen begyndte, var Flaadens Jagerbestand imidlertid saa ringe, at hurtige Forholdsregler var nødvendige for at fylde de store Huller. Det lykkedes som bekendt at købe fire Jagere i Italien, hvoraf to dog var temmelig gamle. De Nybygninger, som straks sattes i Gang i Sverige, har givet en forholdsvis god Komplettering af Antallet. Den svenske Værftsindustri har dermed præsteret et udmærket Arbejde. De svenske Jageres Kvalitet staar paa Højde med alle udenlandske.

Jagerne har, som det var ventet, stolt hævdet deres Plads i de krigsførendes Flaader. De er vokset i Størrelse og Styrke. En moderne Jager er, hvad Vaaben

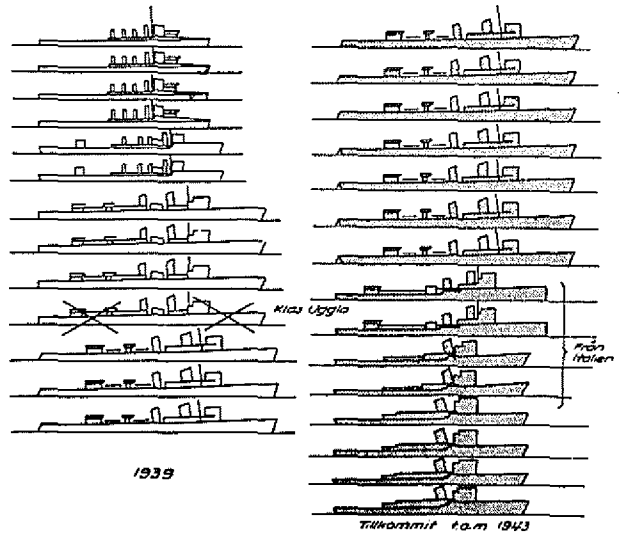


Fig. 3. Udviklingen af Jagerne.

angaar, stærkere end en let Krydser fra forrige Verdenskrig. Jagerens store Hastighed og Evne til at komme frem samt dens forholdsvis gode Vaaben har gjort den særlig velegnet til direkte Samarbejde med Stridskræfter fra de andre Forsvarsgrene. I Kamp mod Sø- og Luftstridskræfter maa Jagerne ofte have Hjælp af stærkere Fartøjer, først og fremmest af deres jævnbyrdige i Fart, de lette Krydsere. Disse to Fartøjstyper er begge egnede til Søkamp om Natten.

Krydsere er blevet en af Søkrigens mest benyttede Fartøjstyper. Deres Indsatser har været betydelige, og Tabene derfor relativt store. Man maa særligt lægge Mærke til deres Plads som Midtpunkt i hurtige operative Grupper. Værdien af den Slags Operationsgrupper — Havets lette Nat-Bombeflotiller, om man saa maa sige — er dokumenteret ved Operationer af mange forskellige Slags. Et livligt Nybygningsarbejde af denne Type Fartøjer foregaar da ogsaa i de fleste Flaader af nogen Betydning, og ligeledes i Sverige. Der maa regnes med betydelige Forbedringer i Konstruktionerne, særlig i Spørgsmaalet om Beskyttelse mod Bomber, Torpedoer og Miner. I Parentes bemærket maa i dette

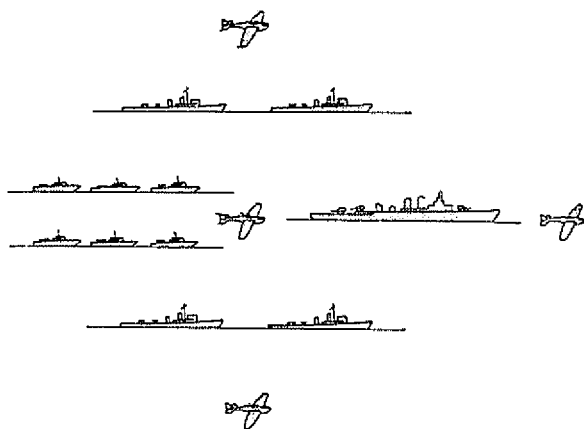


Fig. 4. Eksempel paa en Operationsgruppe.

Sammenhæng fremholdes, at saavel Krydsere og særlig større Fartøjer har vist en enestaaende Modstandskraft mod Bomber og moderne Undervandsvaaben, til trods for at mange er konstruerede, længe før man kunde regne med saa effektiv Virkning af disse Vaaben. Deres Modstandsevne og Kampdygtighed er sat paa uventet haarde Prøver.

En tænkelig Sættelse af en Operationsgruppe er den i Fig. 4 viste. Den forholdsvis stærkt pansrede Krydser med hurtigskydende middelevartilleri danner Kærnen i Gruppen. Særlig i Mørke er disse Kampmidler meget effektive. Deres rigelige Luftværnsartilleri af mest moderne Konstruktion har store Udsigter til i Forbindelse med Jagtflyvere at tage Brodden af anfaldende Flyveeskadrer. De i Gruppen indgaaende Jagere danner Skærm mod anfaldende Torpedofartøjer og Flyvemaskiner samtidig med, at deres Torpedoer er Vaaben, som med Fordel kan udnyttes mod de største Orlogsfartøjer. Motortorpedobaadene kan paa samme Maade tjene det dobbelte Formaal at jage fremmede U-Baade og i Forbindelse med Jagerne

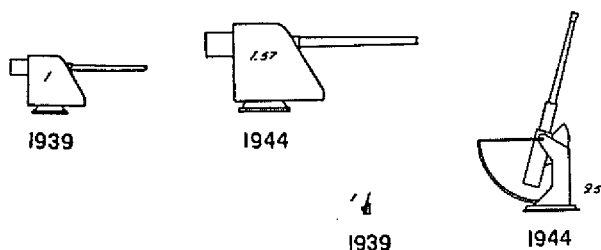


Fig. 5. Forøgelsen af Kanoner, øverst middeltunge Kanoner, i. h. Luftværnsautomatkanoner.

og Flyvevaabenet angribe med sine Torpedoer. Der kræves med andre Ord en stadig Vekselvirkning mellem de i Gruppen indgaaende Fartøjstyper og Flyvemaskiner paa samme Maade som det er Tilfældet med Luftflaadernes forskellige Typer Flyvemaskiner.

Svenske Ingeniører, svenske Værfter og svenske Værksteder har ikke blot fremstillet den lange Række Nybygninger. Betydelige Huller i Vaabenarsenalet er ogsaa blevet udfyldt. Fig. 5 viser den relative Forøgelse af den svenske Flaades moderne Kanoner fra Krigsudbruddet til nu. De middelsvære Kanoner har Kalibrene mellem 10,5 og 15 cm. De anvendes paa

alle Fartøjstyper mellem store Ministrygere og Krydsere samt paa et stort Antal Hjælpesfartøjer, som dog i Almindelighed maa nøjes med Kanoner af ældre Model. De under Bygning værende Krydsere Kanoner er ikke medregnet. Disse Krydsere skal have 15 cm Kanoner, som kan bruges baade mod Sø- og Luftmaal. Ladningsanordninger er af en helt ny Type, der giver en meget stor Ildhastighed. Svenske Ingeniører har her skabt geniale Konstruktioner.

Forøgelsen af Luftværns-Automatkanoner er meget betydelig og bliver forholdsvis større paa de under Bygning værende Fartøjer. De nye Krydsere faar saaledes et særlig stærkt Luftværn.

Kanonen alene afgør imidlertid ikke Kampen. Det gør fremfor alt Projektilet. Ammunitionsspørgsmaalet er mindst lige saa svært at løse som Fremstillingen af moderne Kanoner. Hvad der er naaet i denne Retning, giver Fig. 6 en Forestilling om.

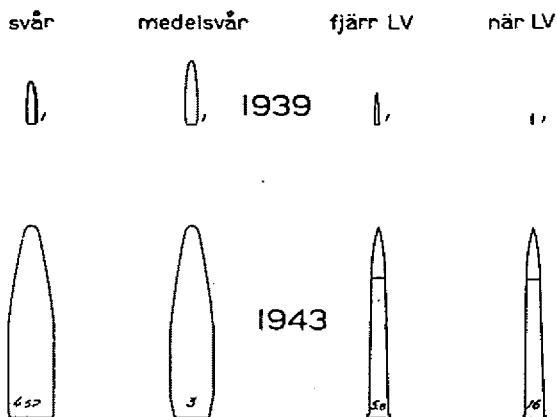


Fig. 6. Udviklingen af Projekttilbeholdningerne i Flaaden.

Et vist Maal for Udviklingen af Torpedovaabenet giver Forøgelsen af Antallet af Torpedorør. Der er, som det fremgaar af Fig. 7, forholdsvis større end den tilsvarende Forøgelse af det middelsvære Artilleri. Det medfører, at der er sket en Forskydning mellem Artilleri- og Torpedovaabnene til de sidstnævntes Fordel. Erfaringerne fra den nuværende Verdenskrig har vist, at Torpedoerne har spillet en betydelig Rolle, større under denne Krig end under den foregaaende.

Selv Minerne har faaet en meget stor Anvendelse, særlig indenfor begrænsede Vandomraader. Minerne er et typisk defensivt Vaaben, selv om de for offensive Formaal kan lægges udenfor Fjendens Havne af hurtige Overvandsfartøjer, mineudlæggende U-Baade eller Flyvemaskiner. Den største Anvendelse faar de imidlertid til Spærringer af forskellig Slags. Antallet af Miner er enormt i brede Farvande, som f. Eks den tyske Minespærring i Nordsøen. Det svenske Minevaaben har gennemgaaet en betydelig Udvikling med Hensyn til Typerne.

Undervandsbaadens værste Fjende, Dydbomben, som kan kastes fra næsten ethvert Slags Fartøj og desuden fra Flyvemaskiner, maa findes i store Mængder. Alle Erfaringer tyder paa, at Forbruget af Dybde-

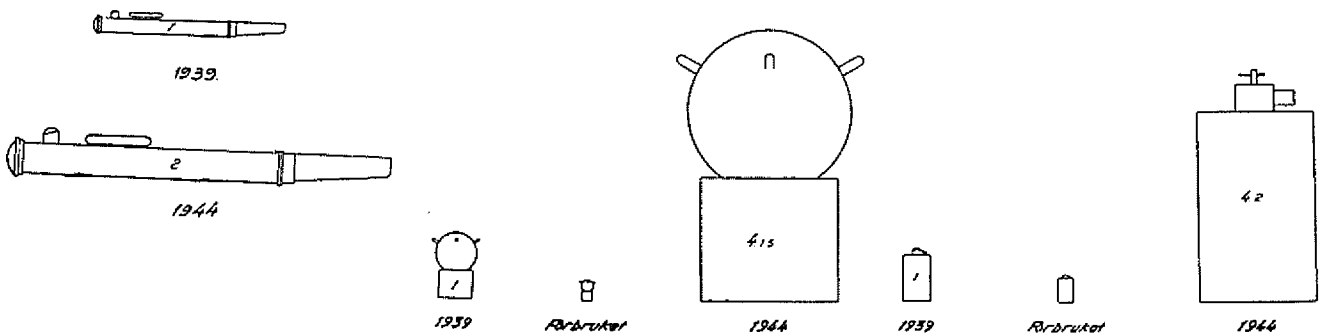


Fig. 7. Forøgelsen i Torpedo- og Minevaabenet, t. v. Torpedoer, i Midten Miner, t. h. Dydbomber.

bomber bliver endog meget stort. Selv en effektiv Neutralitetsvagt kræver et ikke ubetydeligt Forbrug af dette Vaaben.

Baade under Neutralitet og under Krig behøves en særlig Organisation, som hurtigt og sikkert formaar at rydde udlagte Minespæringer for at berede Orlogs- og Handelsfartøjer sikre Ruter. Minestrygningsgrej forbruges temmelig hurtigt under Strygningen og maa derfor findes paa Lager i stor Mængde.

De nævnte Eksempler paa den kvantitative Udvikling af Materiellet er kun nogle Stikprøver. Hundrevis af andre Ting, Vaaben, Afstandsmaalere, Projektører. Signalmateriel, Motorer og elektriske Apparater af alle Slags er konstrueret og fabrikeret i disse Aar.

For en Flaade er imidlertid Materiellet ikke alt. Her, som i de fleste Virksomheder, spiller Menneskerne den største Rolle. Det er naturligt, at Marinen har krævet betydelige Udvidelser af Mandskabet for at kunne bemane alle de tilkomne Fartøjer og betjene det stadig mere teknisk betonede Materiel. De i den nye Forsvarsordning fastsatte Rammer er endnu ikke helt udfyldte, og de viste Figurer kan derfor ventes at vokse langsomt i de nærmeste Aar.

Det er en kendt Sag, at Uddannelsen af Personalet i Almindelighed kræver længere Tid end Fremstillingen af Materiellet. Det specialuddannede Personale maa ikke være for knapt tilmaalt, hvis man vil have Garanti for, at det værdifulde Forsvarsmateriel skal kunne udnyttes paa en effektiv Maade og siden i Fredstid passes saaledes, at det altid er i fuldstændig Orden.

Man maa ogsaa huske paa, at Marinen er en Slags Dækningstroppe for Forsvaret langs den svenske Kyst. Under praktisk talt hvert Beredskab maa Flaaden i sin Helhed være udrustet og forblive det, saa længe Beredskab er nødvendigt. Det kræver relativt store Kadre, hvis man ikke i Aarevis skal holde Reservepersonel inde og borte fra dets civile Virksomhed med de deraf følgende Konsekvenser af forskellig Art.

Derfor er Stammandskabets Størrelse i de sidste fire Aar øget fra 26 til 32 pCt. En fast Matros i Flaaden maa være et Stykke af en Tekniker. Hans tekniske Uddannelse maa derfor effektiviseres. Senere, naar de gaar over til civilt Arbejde, danner de en værdifuld Kontakt mellem Industrien og Forsvaret. Det er fremfor alt disse Menneskekontakter, som nu og i Frem-

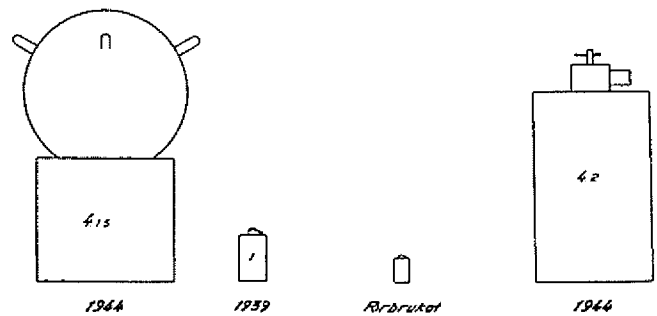


Fig. 8. Udviklingen af Antallet Minestrygninger.

tiden skal binde det svenske Forsvar og Industri sammen.

Neutralitetsvagten har givet Marinens Stridskræfter et rigt Virkefelt. De lette Fartøjer har været beskæftiget med Patrouillering, Eskortering, Konvojer, Mineudlægning, Minestrygning og Desarmering af Miner, Søfartskontrol og direkte Hjælp til Søfart og Fiskeri. De svære Fartøjer har været beskæftiget med Øvelser for at forøge sin Kampeevne for i alle Situatio-

ner at kunne støtte de lette Fartøjer ved Neutralitetskrænkelser eller pludselige Angreb. De har ogsaa i begrænset Omfang deltaget i den aktive Kontrol, særlig under Isvintre. Flaadens Beredskab har derfor i disse Aar været og er stadigt høj.

Eskortering af Handelsfartøjer er udført i alle de Tilfælde, hvor de krigsførende kunde tænkes at indgribe forstyrrende i Trafikken. De svenske Orlogsskibe har i de fire Krigsaar tilbagelagt en Strækning, som beløber sig til 2.200.000 Sømil med en Sejltid paa 440.000 Timer. Ikke sjældent omfattede Eskorterne i den sidste Periode 20—30 Fartøjer i flere Kolonner. Stort set er det hidtil lykkedes den svenske Marine at løse Problemet om Søfartens Beskyttelse. At Tab ikke helt har kunnet undgaas, er beklageligt. Hverken Beholdningerne af Fartøjer eller Brændstof tillader at indsætte saa mange Bevogningsfartøjer, at Risikoen kan nedsættes til et Minimum.

Ved Siden af Beskyttelse af den legale Søtrafik har man ogsaa maattet foretage Forholdsregler for at forhindre illegal Søtrafik. Søfartskontrollen var selvfølgelig allerede organiseret ved Krigens Udbrud, men den svarede langt fra til det Behov, som siden opstod, ikke mindst da Lynangrebene over Havet vist sig at



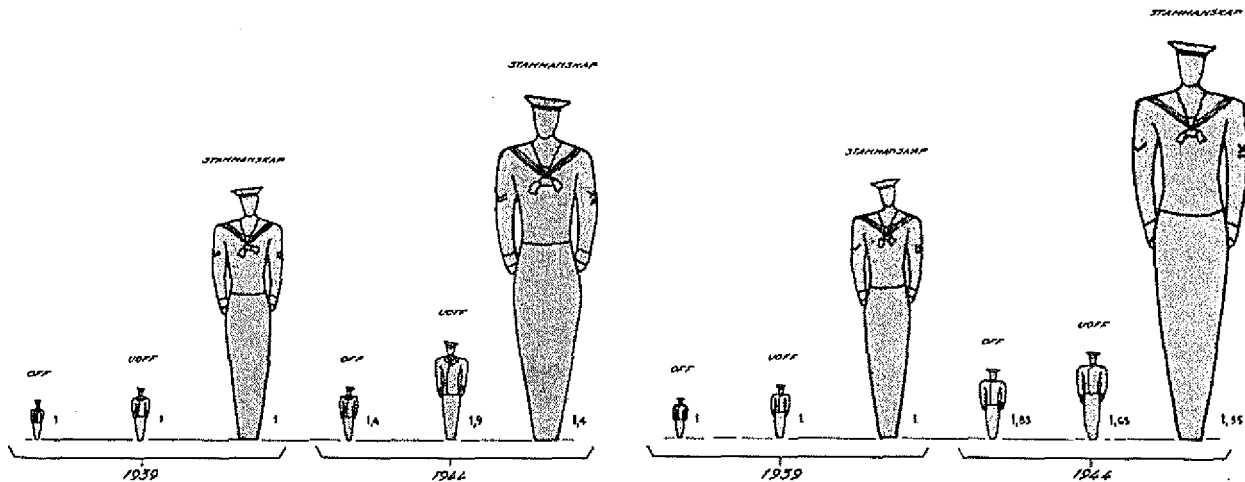


Fig. 9. Kadrenes Udvikling, t. v. ved Flaaden, t. h. ved Kystartilleriet.

være en Realitet, som man maatte regne med. — Blandt de vigtigste Opgaver under Beredskabet er Minevirksomheden, d. v. s. Udlægning og Bjærgning af egne Miner og Forholdsregler mod den fremmede Minefare. Adskillige Minespærringer er udlagt under Krigen, og Minemateriellet er blevet meget anvendt, hvorved der er høstet mange Erfaringer.

Udlægning af et Minefelt er i Fredstid en forholdsvis simpel Sag, men dets Bevogtning og Vedligeholdelse kan blive betydeligt vanskeligere. Det er særligt Tilfældet, naar Vinterisen er drevet ned over Farvandet og har revet Minerne løs eller forskubbet dem. Hvert Foraar maa de kompletteres og Farvandet rundt

Marinens Personel. Dødsulykker har heller ikke i denne Tjeneste kunnet undgaas.

Særlige Vanskeligheder har Marinen haft med et af Krigens „hjemmelige Vaaben“, Magnetminen. Den fandtes første Gang i svensk Farvand i 1940. Der blev straks truffet Forberedelser til at uskadeliggøre de første af dem. Siden er denne specielle, elektriske Minestrykning forøget betydeligt og sker nu næsten dagligt i de for den Slags Udlægninger egnede Farvande.

Marinens Afmagnetiseringsstation i Stockholm, som nu har været i Drift i ca. et Aar, har behandlet over 700 Fartøjer for at formindske Risikoen for Magnetminesprængninger. En ny Station skal anlægges i Göteborg, og en anden er planlagt i det sydlige Sverige.

Foruden det omtalte om Flaadens Neutralitetsvagt maa tilføjes den stumme, umaalelige Indsats af Marinen som et Led i det svenske Forsvarssystem i sin Helhed. Den svenske Marine er blevet et moderne, mangesidigt Vaaben i Beredskabsaarene. Naturligvis staar der endnu meget tilbage at gøre baade i den ene og den anden Retning. Der maa stadig tages Initiativ til Nykonstruktioner, tilpasset efter Krigens nye Ansigt og den tekniske Udvikling. Faa Lande har dog saa store tekniske Hjælpekilder som Sverige. Det gælder om at anvende dem paa den rigtige Maade. Forudsætningen herfor er en effektiv Samvirken mellem Forsvaret, Landets tekniske Ekspertter og Industrien. Der el allerede stillet store Krav til Videnskabens og Industriens Mænd, som har ført til meget betydningsfulde Resultater. I den Henseende stiller den svenske Marine store Forhaabninger til Fremtiden, hvilket medfører, at den selv er beredt til at yde sit Bidrag til et fortsat effektivt og fortroligt Samarbejde.

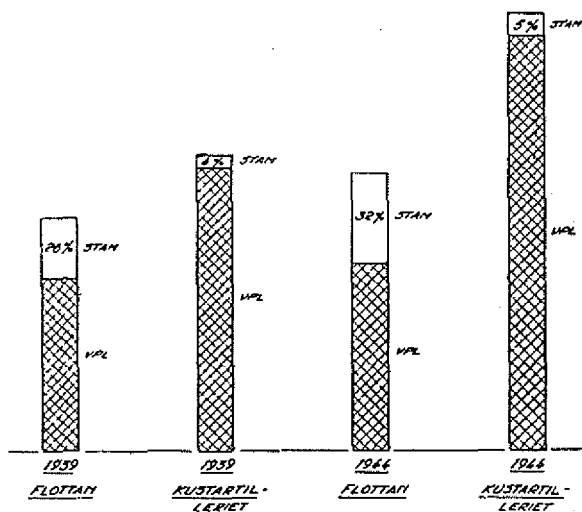


Fig. 10. Forholdet mellem Stammandskab og værnepligtige.

om dem stryges. Dette Arbejde kan ofte være livsfarligt og har desværre krævet adskillige Ofre.

Ligesom under den forrige Verdenskrig føres en intensiv Kamp mod Drivminer overalt paa Kysterne. I de fire første Krigsaar uskadeliggjordes over 2600 Miner foruden nogle Hundrede Sprængbøjer og andre Ødelæggelsesmidler. I Stormperioder har Antallet af Miner, der er drevet ind paa en Dag, været nær ved hundrede. Det har været travle og farlige Dage for

A/S DET DANSK-NORSKE  
DAMPSKIBSSELSKAB  
Amaliegade 33 - København K.

# Sundhedsfare ved elektrisk Svejsning

I Hamburg har der af Fabrikstilsynet været foretaget Undersøgelser over Sundhedsfaren ved elektrisk Svejsning. Dr. med. Breitenbach har i et Foredrag redegjort for Resultaterne, hvoraf vi gengiver følgende, der omhandler Forholdene paa to tyske Skibsværfter.

I det første Tilfælde blev paa et stort Værft 46 Elektrosvejsere undersøgt. Før Besigtelsen af de enkelte Arbejdssteder blev der, for at give Kommissionsmedlemmerne et Indtryk af de optrædende Indvirkninger ved elektrisk Svejsning med beklædte og nøgne Elektroder under særlig ugunstige Betingelser, først udført Svejsninger i en Staal-tank af 4 m Længde, 2,70 m Bredde og 1,60 m Højde. Tanken havde som eneste Aabning et Mandehul, som under Svejsningen blev tildækket med Stof. Svejsforsøgene blev udført med de mest anvendte Elektroder.

Resultatet var, at beklædte Elektroder forårsagede en mindre Røgudvikling end nøgne Elektroder, men at derimod beklædte Elektroder til Dels udviklede Dampe, der var stærkt irriterende for Aandedrætsorganerne og yderst ubehagelige. Det skyldes sikkert i første Linie Beklædningen og de til dens Fremstilling anvendte Stoffer og Bindemidler. Her kommer bl. a. i Betragtning: Vandglas, Natriumhydroxyd i Forbindelse med Stivelse og noget Sukker, Trækul, Borax Kridt og Lim. Efter Oplysning af Mesteren fandt Arbejderne Røgen af Beklædninger, der indeholdt Sukker, for de mest ubehagelige, da de udviklede en rigtig ubehagelig Lugt, der mindede om Karamel og forkullet Papir eller Træ. Det kunde hos modtagelige Folk i Begyndelsen fremkalde Brækfølelser. Forsøgsrummet blev fra Tid til anden ventileret gennem en tæt Sejldugsslange, hvorigenem der blæstes frisk Luft. Den samme Fremgangsmaade blev brugt paa andre Arbejdssteder, men synes dog ikke saa effektiv som den paa andre Værfter benyttede Udsugning, da Luftstraalen virker ubehagelig og afkølede. Det synes ogsaa principielt rigtigt at suge de udviklede Gasarter o. s. v. ud saa nær Stedet som muligt end at blæse dem bort.

Efter Meddelelse fra Virksomhedens Læge drejer det sig hovedsageligt om Ubehageligheder, der stammer fra Irritation i de øverste Luftveje og undertiden reflektorisk bevirker Brækfølelser og Utilpashed under Arbejdet eller først efter længere Arbejden. Kroniske Sygdomme i Fordøjelsesorganerne havde han ikke observeret, snarere lejlighedsvis akut Kathar i Luftvejene. Der er aldrig iagttaget alvorlige Sygdomstilfælde, der skyldtes Svejsarbejde. Sygejournalen, der var ført i et Aar, viste ogsaa, at der ikke var noget Holdepunkt for, at Mavesygdomme optraadte hyppigere hos Elektrosvejsere, hvoraf nogle havde været beskæftiget i flere Aar.

Paa et andet Værft blev de elektriske Svejsarbejdere besigtiget. Her blev som Svejsere kun anvendt udsøgte Folk, der fra først af ikke maatte lide af Forstyrrelser i Fordøjelsesorganerne eller i Aandedrætsorganerne. Herved er det efter Værftets Opgivelse lykkedes at undgaa Sygdomstilfælde, bortset fra enkelte Feberanfald paa Grund af Svejsning af galvaniseret Materiale under ugunstige Omstændigheder.

Der blev ogsaa her besigtiget Arbejdssteder, hvor Svejserne maatte arbejde i snævre Rum under særlig ugunstige Forhold.

De her foretagne Undersøgelser blev nu udført saaledes, at de maatte give de størst mulige Resultater, fordi man opsøgte de mest udsatte Svejsere, d. v. s. dem, der længe havde været udsat for Uddunstningerne i trange Rum. De blev undersøgt ved Besigtelsens Afslutning. Næsten alle Svejserne klagede uden Opfordring over den utilstrækkelige Ventilation og kom med Forslag til Forbedringer. Under Arbejdet var Rummet for det meste fyldt med en inugagtig Røg, der sikkert hos mange Arbejdere fremkaldte Sygdomssymptomer og derved virkede hæmmende paa Arbejdsglæden. Mange af dem ansaa deres Arbejde for direkte sundhedsfarligt og ønskede at skifte Arbejde.

Ved Svejsningen i trange Rum ombord i Skibe er Forholdene særlig ugunstige. Et Kolloidfilter kan ved anstrengende Arbejde kun række til i en halv Time, en Friskluftmaske bliver hyppigt taget af, fordi den (særlig Slangen) i for høj Grad hindrer Arbejdet, der hyppigt maa foregaa liggende eller knælende i meget snævre Rum. Den ideale Løsning i Spørgsmaalet om en Støvmaske er uden Tvivl endnu ikke fundet. Det er ogsaa meget svært at konstruere et Apparat, der gerne og villigt bæres af alle. Det kommer ikke an paa, at Apparatet har den størst mulige Virkningsgrad, men at alle Arbejderne er overbevist om, at det er udholdeligt, og at de derfor altid bærer det. En Maske, der kun har en Virkningsgrad paa 60 til 70 pCt., men som bæres til Stadighed, er meget bedre end en, der maaske har en Virkningsgrad paa 100 pCt., men som ikke bruges eller ikke bæres tilstrækkelig længe.

Undersøgelserne, der kun vedrører Svejsning af Jern og Staal, men ikke Svejsning af Letmetaller, kan sammenfattes i følgende: Af Klager kan særlig nævnes Træthed og Søvnighed, Trykken i Maven efter Arbejdet, Brækfølelser uden egentlige Brækninger og Tilbøjeligheder til Kathar i de øverste Luftveje. Desuden blev i et Antal Tilfælde angivet: Huller i Tænderne og Blødning af Tandkødet, Appetitløshed efter Arbejdet og nervøse Hjertetilfælde. Hovedpine og Svimmelhed forekom sjældent. Siden Overtagelse af Svejsarbejdet har ingen af de undersøgte haft Lungesygdomme. Der blev hyppigt klaget over Hoste om Morgen med sortbrunt Opspyt. Bemærkelsesværdig er den relative Sjældenhed, med hvilken Klager over tidligere eller nuværende Mave-Tarm-Forstyrrelser forekommer. Det staa fast, at en væsentlig Del af den i Luften svævende Støvmængde bliver slugt, hvilket sikkert ikke er ligegyldigt for Velbefindendet. Lokal Irritation af Maveslimhinderne er en nærliggende Mulighed. Næsten alle Elektrosvejsere har haft „Lys“ i Øjnene en eller flere Gange. De ultraviolet Stråler forårsager selv ved en kort, lynagtig Paavirkning stærk Irritation af Hornhinden og Bindehinden. Symptomerne forsvinder efter en eller to Dages Forløb og efterlader i Almindelighed ingen varig Men.

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

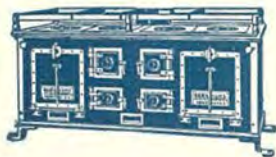
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto.

## 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

Grundlagt  
1899

**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



**IVER C. WEILBACH & CO.**  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

## C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

\*

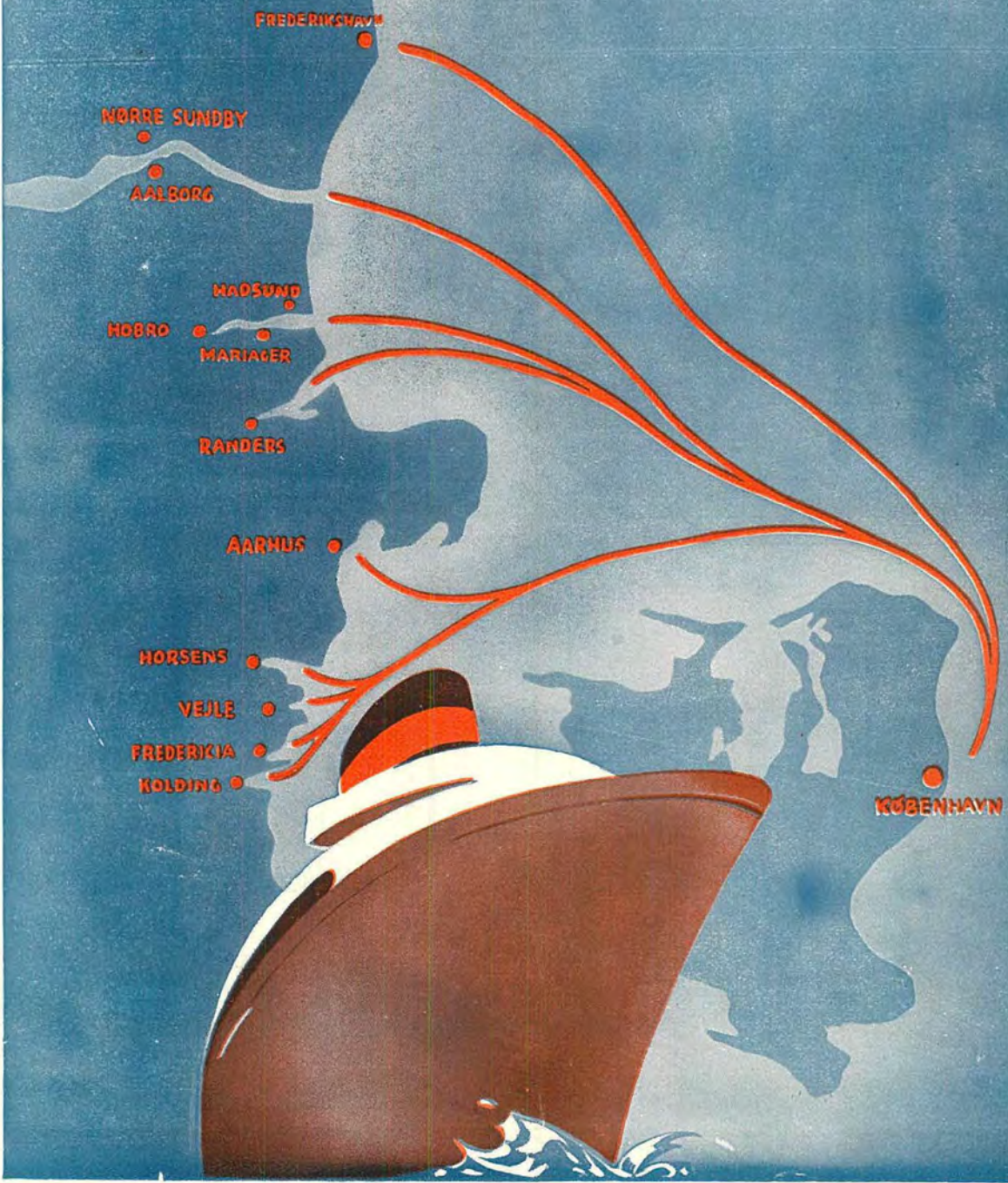
Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



**DANSK GÆR-CENTRAL**

244 -

# REJS MED DFDS





# VIKINGEN

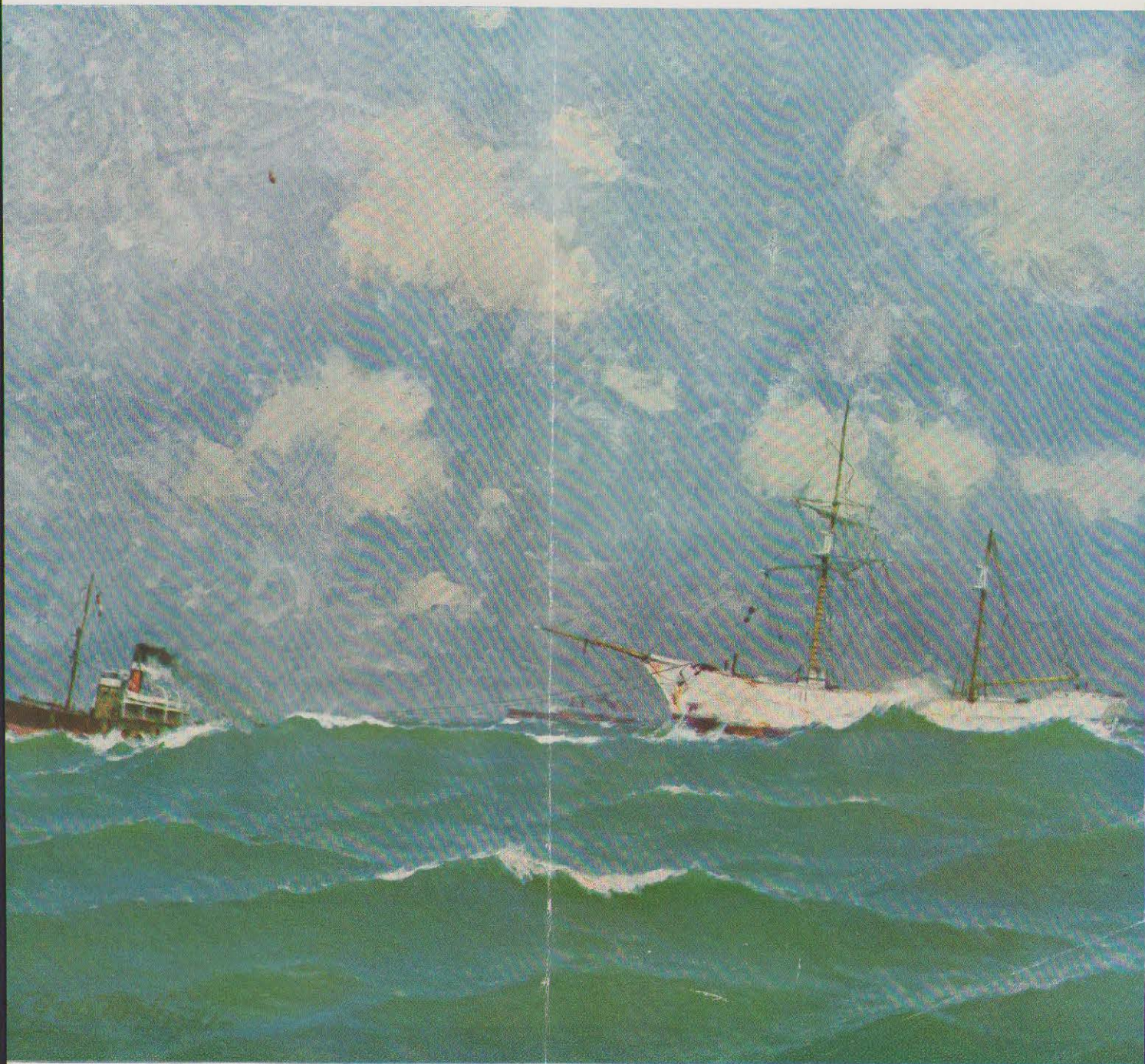
75 Øre  
1. August

HAVARISTEN

Maleri af V. Qvistorff

1944 - Nr. 8

21. Aargang



Læs om:

*Et Besøg paa*

Af Carl Østen

*Svendbora Navigationsskole"*



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 Besøg paa ,,SVENDBORG

Tekst og Fotos:  
CARL ØSTEN

## NAVIGATIONSSKOLE“

DET er en Foraarsmorgen ved det evigt smukke Svendborg-Sund. Solens Skin slaar Smut i Vandets lette Krusninger, og lysegrønt Løv klæder Træerne, der paa Fyns og Taasinges Bredder hegner Sundet som et Læbælte. De mange Kirsebærtræer, hvoraf de fleste Villahaver i Svendborg By synes at besidde i det mindste hver et, staar fuldblomstrende hvide, skønne at skue, ja, skønnere her i de sydfynske Regioner end i



Svendborg Navigationsskole.

det øvrige Land. Klokken er ca. 8. Fra begge Sider paa Færgevej iler unge, adrætte Mennesker med friske og vejrbitte Ansigter, der skygges af hvidtbetrunkne, guldomsnoede Huer, mod et bestemt Punkt — „Svendborg Navigationsskole“, gennem hvis Smedejernslaage, Skolens smukkeste Pryd, Elev-Mylderet gaar, bortset fra enkelte, der samles i en Flok udenfor Skolen for at knibe en sidste „Smøg“ eller udveksle Tips og Nyheder inden Timens Begyndelse, der er paa Slaget 8.10. En ældre ogsaa hvidhuet Herre — det er Skolens Forstander L. Rasmussen — er adræt og med en Ynglings Spænsthed sprunget af sin Cykle, der fra hans Bopæl har ført ham ad en lille Omvej, den obligate Morgentur langs Lystbaadehavnen. Elevernes Huer flyver af — en efter en og tilkendegiver sammen med Udtrykket i Ansigterne en ærbødig og venlig, men uden Stivhed og Kryberi præget Hilsen, der maa opfattes som et Tegn paa Popularitet hos den hilste Person.

Forstander L. Rasmussen, der ikke har Undervisning i Dagens første Time, stiller sig beredvilligt til Raadighed med et Interview for Øje, hvorfor vi tager Plads i hans Kontor, hvis Vægge er prydet med mange Gruppebilleder af afgaaede Elever. Vendende mod Nord og med ringe Dagslys afgiver Kontoret just ikke

nogen Hygge-Følelse, og sammen med de øvrige Lokalteter i den nu 79-aarige Skolebygning, som jeg senere fik Lejlighed til at gennemgaa, appellerer det stærkt til Kravet om en ny Skole, svarende til vor Tid og ikke mindst til det stærkt forøgede Elevantal. „Svendborg Navigationsskole“ er iøvrigt Provinsens største Navigations-skole, hvad Elevantal angaar. I den Samtale, jeg fører med Forstander Rasmussen, hvis Data er Sømand med alle nautiske

Eksamener og Special-Uddannelse, cand. phil., kgl. Translatør i Engelsk samt Udgiver af en engelsk og dansk Sproglære, faar jeg Indtrykket af en Personlighed, der besidder sund Dømmekraft, et roligt Temperament, et myndigt, men dog venligt Væsen, medens de lune-forstaaende Blink i hans Øjne kan synes at vidne om Menneskelighed.

Og saa kaster Intervieweren sine Trosser los efter at have faaet Forstander Rasmussen med ombord paa den Skude, der hedder „Interview“, og som nu begiver sig ud paa Spørgsmaalenes vilde Hav, en Sejlads, der første Gang afbrydes af, at Uret paa Nicolaj Kirke slaar 2 Glas, hvilket samtidig er Tegnet til, at Forstander Rasmussen skal undervise i en Time.

„Hvornaar begyndte De Deres Virke ved Skolen her, Forstander Rasmussen?“

„I 1901. Da begyndte jeg som Lærer. Før den Tid var jeg Styrmand i „D. F. D. S. I 1933 havde jeg den Glæde at blive udnævnt til Forstander for Skolen, som altsaa er blevet mit Livskald.“

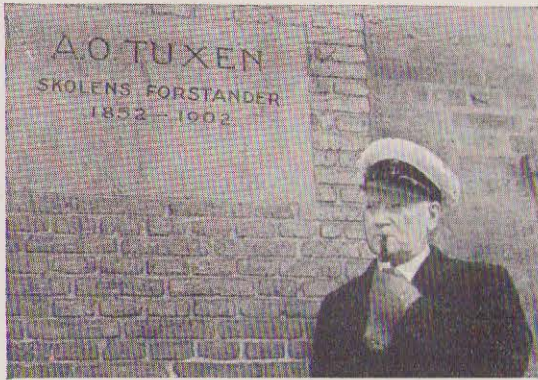
„De siger Livskald. De ofrede Dem jo ogsaa meget for „Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe“, ikke sandt?“

„Ja, det var vel faktisk Opbygningen af denne,

som dengang havde Sæde i Svendborg, der blev mit store Livsarbejde. Jeg var dens Forretningsfører gennem 27 Aar, men derom en anden Gang.“

„Hvorledes er Skolens Data?“

„Svendborg Navigationsskole“ oprettedes den 1. November 1852. Der var dog længe forinden blevet givet Undervisning i Navigation i Svendborg, idet 2 ældre Skippere allerede en 25 Aar før den Tid underviste i Begyndelsesgrundene i Navigation om Vinteren, naar Skibene var gaaet i Hi. Eleverne maatte dog supplere



Forstander L. Rasmussen ved Siden af den i Muren indsatte Mindeplade for Forstander Tuxen.

denne Undervisning i København paa en af de Skoler, der forberedte til Styrmands-Prøven paa „Københavns Navigationsskole“. Det gik lidt trægt med Oprettelsen af Skolen her. Allerede i 1848 var Borgerrepræsentationens Formand, Købmand A. Lacoppidan, fremkommet med et Forslag til Skolens Oprettelse, og Aaret efter forelaa baade Marineministeriets Tilladelse til Afholdelse af Styrmands-Eksamen og Tilladelse til Kommunen til Rejsningen af en Skole, hvis denne vilde bekoste Lokaler, Inventar, Instrumenter, Bøger og udrede Lærerlønninger. Kommunen turde imidlertid ikke binde an med denne Udgift, men fik bevæget

„Svendborg Søassurance Forening“ til at give et saa stort Tilskud, at Skolen kunde komme i Gang. Krigen 1848—50 forhalede Realisationen heraf, men 1852 oprettedes Skolen altsaa, og dens Forstander blev Marineløjtnant A. O. Tuxen, der virkede til 1902, altsaa i 50 Aar. Om ham hed det — for at citere en Forfatter — at han viste en rørende Kærlighed til sin Gerning og Sømandstanden. — Den nyoprettede Skole havde først til Huse hos Saldemager Rytzow i Gerritsgade 23, hvor Observationerne blev foretaget paa Bygnings Loft. Skolen flyttede derefter flere Gange, inden den i 1865 kom til Færgevej i den nuværende Bygning, som Forstander Tuxen lod rejse for egne Midler. Skolen

begyndte med kun 5 Elever, men efter 1864 ved dansk Lands Afstaaelse steg Elevantallet betydeligt, især ved Elev-Kontingenter fra Flensborg og Tønning. — I 1922 overtoges Skolen af Staten. Ejerforholdet er i øvrigt saaledes, at for Navigationsskoler i Provinsen gælder den Regel, at den paagældende Kommune stiller Bygning med Inventar til Raadighed, hvorimod „Københavns Navigationsskole“s Bygning med Inventar ejes af „Foreningen til Søfartens Fremme“.

„Og Skolens Struktur, altsaa Klasser og Undervisningsfag?“

„Som paa de andre Navigationsskoler har vi følgende Klasser: Forberedelse, yngste og ældste Styrmandsklasse samt Skibsførerklassen. Endvidere er der Kursus for Kyst og Sætteskippere og til Opnaaelse af Radiocertificat. I Forberedelsesklassen undervises der i Matematik, Fysik, Dansk og Engelsk, i de 2 Styrmandsklasser og Skibsførerklassen det samme plus Navigation, Sømandsskab samt Maskinlære og Sundhedslære. Desuden skal alle disse Klasser trænes op i Telegrafi til 25 Morsetegn i Minuttet. En Fortsættelse heraf er Radio-Klassen. „Svendborg Navigationsskole“ var iøvrigt den første i hele Norden, da den i 1912 oprettede sin Undervisningsafdeling for Telegrafister. — Den daglige Undervisningstid er fra 8—12 og 13—16. Ved Skolen virker foruden mig selv 5 faste Lærere og 3 Hjælpelærere, der som bekendt alle foruden deres nautiske Eksaminer maa have gennemgaaet en ekstra Uddannelse paa „Polyteknisk Læreanstalt“. Da Skolen ejes af Staten, er det den, som lønner Forstander og Lærere efter Tjenestemandens Lønregulativ med Pension. Selve Undervisningen foregaar efter en af Navigationsdirektøren godkendt Plan.“

„For Optagelse som Elev kræves der mindst 4 Aars Sejltid?“

„Ja, deraf en vis Tid med Sejlskibe. Inden Optagelsen maa Ansøgerne her til Skolen indsende deres Søfartsbog, der skal godkendes af Navigationsdirektøren. Enkelte af Ansøgerne har nemlig forsøgt, at



I Lærerværelset (fra v. til h.): Lærerne Pålsson, Bergmann, Dyrhauge Hansen, Forstander Rasmussen, Dannov og Jørgensen. Staaende bagest: Blokhøj og Radiolærer Christensen.





Elevholdene 1944. Siddende forrest Skolens Forstander og Lærere.

„Iave Numre“ med deres Søfartsbog. Men den gaar altsaa ikke!“

„Hvor lang Tid er en Elev saa om at opnaa — skal vi sige Skibsfører-Eksamen med Radiocertificat?“

„Efter Forberedelsesklassen, der jo er obligatorisk for at komme op i yngste Styrmandsklasse, gaar der ca. 16 Maaneder til Opnaaelse af Styrmands-Eksamen, yderligere 6 til Skibsfører samt 6 til Radiocertificat, altsaa ca. 30 Maaneder ialt.“

„Er det dyrt at gaa paa Navigationsskole, og hvor meget kan Statsunderstøttelsen andrage?“

„Undervisningen paa Navigationsskolerne maa siges at være billig — den andrager 35 Kr. maanedlig i alle Klasser. Statsunderstøttelsen retter sig selvfølgelig efter den Søgendes Formue, men den ligger normalt paa 15—20 Kr. maanedlig. Understøttelsen kan ogsaa suppleres ved en Boghjælp paa Halvdelen af Skolebøgerne, der beløber sig til ca. 70 Kr.“

„Er der knyttet særlige Festiviteter til Afgangseksamenerne i Januar og Juni?“

„Alle Elever samles her paa Skolen til en Eksamensfest, ved hvilken Navigationsdirektøren uddeler Eksamensbeviserne og holder Tale. Bagefter afholdes der Bal oppe i Byen. Ved Sommer-Eksamen foretages der ogsaa en Udflugt i Omegnen. Før Krigen var som et fast Led knyttet til Eksamen den Uges Øvelses-sejlad i Maj, som Navigatørerne fik med Statens Isbrydere, hvor de havde Lejlighed til at navigere selv og foretage Observationer i Praksis. Ved Eksamens-Afslutningen afsynges en af Lærer her ved Skolen *Dyrhaug-Hansen* forfattet Sang paa Melodien: „Vil du være stærk og fri“. Her er den:

„Yngel af en Viking-Æt!  
Sønner af det gamle Norden!  
I skal trodse Taagen tæt,  
Storm og Brændings Torden.  
Blindt I følge Pligtens Bud,  
ærefuldt fra Hjemmets Strande  
Danmarks Navn I bære ud  
til Alverdens Lande.

Havets Sønner! Stolte Navn,  
rummer Sang om Fortids Minder,  
som til Fædrelandets Havn  
Eders Tanker binder.  
Dannebrog med skarpe Smæld  
Flammeskrift i Hjerter male:  
I til Danmark Eders Gæld  
skal med Daad betale.“

„Aarskarakterer gives ikke indenfor Navigations-skolerne?“

„Nej, Eksamen hviler udelukkende paa det Resultat, der fremkommer ved selve Afgangseksamen. Jeg bemærker hertil, at jeg aldrig har set en god Mand tage en daarlig Eksamen eller omvendt.“

„Hvorledes er de Kundskaber, som Eleverne melder sig med paa „Svendborg Navigationsskole“, kvalitetsmæssigt set?“

„Dertil svarer jeg, at selv om Eleverne nu om Stunder synes at møde med bedre Kundskaber end i min første Lærertid, da er de Kundskaber, som Elever udgaaet fra Folkeskolerne møder op med i Dag, minimale. Der tiltrænges kraftige Reformers indenfor denne Undervisningsgren. Til Støtte for min Udtalelse anfører jeg, at tre Fjerdedele af Eleverne her er udgaaet fra Folkeskolen. og det Forhold, at Kravene til Navigations-Eksamen stadig er skærpede, gør ikke Sagen bedre.“

„Kommer Navigationseleverne fra et bestemt socialt Niveau?“

„Omkring Aarhundredskiftet, da jeg blev Lærer, ja ogsaa flere Aar frem, bestod Eleverne faktisk af Børn fra Sømands-Hjem samt Børn fra smaa Hjem, der skulde ud denne Vej for at tjene Penge. I vore Dage kommer Eleverne fra alle Samfundsklasser.“

„Hvorledes praktiseres Tonen mellem Forstander og Lærere kontra Eleverne her paa Skolen?“

„Jeg holder ikke af at prale, men Forholdene her paa Skolen er virkelig udmærkede. Vi behandler nemlig Eleverne som voksne Mennesker. Der er selvfølgelig enkelte, som ikke kan taale Frihed under Ansvar, men

saa maa Vedkommende tage Følgerne og saa — omend det sjældent sker — blive bortvist fra Skolen. Bortvisningen medfører 6 Maaneders Karantæne, der omfatter alle danske Navigationsskoler. Et saadant Forholds Afgørelse skal dog gaa igennem Navigationsdirektoratet.“

„Er de eksamensafgaaede Navigatorer trofaste imod deres Skole og Forstander?“

„Mange af dem. Enten skriver de hertil, altsaa før Krigen, eller kommer paa Visit. I de senere Aar har vi ellers faaet et Bindeled, Elevforeningen „Nautica“, der omfatter baade tidligere og nuværende Elever, og som lader udgive et Medlemsblad af samme Navn, der udkommer en Gang om Maaneden.“

„Hvilke Fremtids-Ønsker er stærkest knyttede til Deres Gerning her?“

„Først og fremmest, at vi maa faa den nye Skolebygning, som ligger færdig i Projekt, opført hurtigst muligt. Vi arbejder under altfor snævre og gammel-dags Forhold. Der findes kun 7 Værelser til Undervisning, et Samlingslokale for Lærerne, Kontoret, og saa Loftet, hvor Kyst- og Sætteskipperne er anbragt. Radio-Undervisningen maa foregaa i en ogsaa altfor lille Tilbygning, der af Eleverne har faaet Navnet „Kostalden“, og som vel skal betegne dens „rummelige“ Forhold. Hele Skolen tæller i Øjeblikket 92 Elever, saa der er ikke nogen Plads at rutte med. — Dernæst ønsker jeg at faa Navigationsstanden bragt op paa det sociale Standpunkt, som den egentlig fortjener, og som den ikke har i Dag. Hermed mener jeg blandt andet, at store Stillinger i Land i Forbindelse med Koffardi- og langt højere Grad burde besættes med Koffardi-Folk, end som nu er. Det arbejder vi paa her paa Skolen, hvor vi ikke alene gennem den faglige Undervisning søger at bringe Eleverne frem til en Eksamen, men ogsaa gennem Vejledning og Paa-virkning søger at kvalificere dem til et forbedret socialt Niveau.“

„Og saa et Spørgsmaal om Deres egen Person: Hvad har De, der jo til næste Aar fylder 70 Aar, gjort for at bevare Deres ungdommelige Spændighed og Vitalitet?“

„Jeg har levet et roligt Liv! Aldrig nydt noget til Overmaade, hverken Mad eller Drikke og saa altid sørget for at faa den nødvendige Nattesøvn. Jeg kan lykkeligt i Dag sige, at jeg føler mig lige saa ung som mine Elever!“

„Har De, Herr Forstander, ikke nogle Anekdoter eller Tildragelser om Deres Elever present?“

„Jo, De kan godt faa et Par Stykker med det samme. For en 20—25 Aar siden kom de Elever, der var hjemmehørende paa Taasinge og Thurø, hver Dag sejlene her til Svendborg i egen Baad. For Enden af Færgevej laa der en nu forsvunden Dam, som vel maalte en 15 m i Diameter. En Dag i Frikvarteret havde nogle af de andre Elever sat denne Baad op i Dammen til stor Forbavselse for Taasinge-Eleverne, der ikke kunde finde deres Baad, og som tilmed ikke var mandstærke nok til at faa den hævet derfra. De andre var dog saa rare at hjælpe dem, saaledes at de kunde komme sejlene hjem som sædvanlig. — Elever i Flok vil altid have noget af Drengesindet i sig, selvom de ikke er helt unge, og det var vel Grunden til, at nogle Elever engang for en 40 Aar siden overfor en Lærer,

som var noget af en Original, viste ham deres Respekt ved at putte en Katteskilling ind i et Bornholmer-Ur, der stod i Klasseværelset. — Et Aar blev der til Eksamen givet en Opgave i Sømandsskab, hvori følgende Oplysning forekom: „Det er fedtet Vejr i Nordsøen.“ En af Eksaminanderne, der ikke kunde klare Opgaven, havde sluttet sin Løsning med følgende Ord: „Farvel! En, der gled i det fedtede Føre.“ Og han gled skam ogsaa! — Saa er der en Begivenhed, som ogsaa ligger meget langt tilbage i Tiden. En Skibsfører fra Sydfyn, der altid behandlede sit Mandskab og navnlig sine Drenges daarligt, traf en Dag nogle af Navigations-Eleverne paa en Restaurant, hvor han ragede uklar med dem, hvilket havde til Følge, at de gennempryglede ham, saa at han ikke kunde vise sig paa Gaden i flere Dage. Officielt var jeg nødt til at bebrejde dem deres Adfærd, selv om jeg i mit stille Sind tænkte, at han havde faaet, hvad han havde godt af. — Og saa er her en Episode, der er et sjældent Bevis for, hvad den menneskelige Konstitution kan holde til. I 1940 ringede et Rhederi til mig for at bede mig skaffe det en 2den Styrmand, og jeg lod Tilbudet gaa videre blandt Eleverne, idet jeg samtidig bemærkede, at det ikke var et helt ufarligt Job i disse Aar, hvor saa mange Skibe blev minesprængte. Men en Elev meldte sig straks med de Ord: „Jeg er altid heldig, saa det gaar nok.“ Og det var han virkelig, selv om Skibet gik under. Sammen med 1ste Styrmanden drev han rundt paa en Flaade i Nordsøen i 24 Timer, inden han blev reddet. Det var i Januar, saa Vandet var iskoldt. 1ste Styrmanden bukkede under for Strabadserne, medens 2den Styrmand blev reddet af en engelsk Trawler, som han ovenikøbet selv maatte svømme hen til, da Trawleren ikke kunde gaa hen til Flaaden. Det kalder jeg Konstitution! 2den Styrmanden, som slet ikke havde faaet noget Mén af Eventyret, kom iøvrigt tilbage her til Skolen for at tage Skibsførereksamen.“

Med disse Ord gik Forstander Rasmussen fra Borde paa „Interview“- Skuden, hvis Sejlads af og til var afbrudt af Undervisning og Læreres Konsultation af deres Forstander. — — —

I Stedet for inviteres nu „ombord“ en ved Lodskud tilfældigt valgt Elev som Repræsentant fra hver Klasse, som gennem nedenstaaende Enquête, der er baseret paa 10 General-Spørgsmaal, skulde give et Indtryk af Skolens Elev-Materiale. De 10 Spørgsmaal, der forelægges hver enkelt, er formuleret saaledes:

- 1) Hvor er De fra, og hvor gammel er De?
- 2) Hvornaar kom De ud at sejle, og hvor langt har De været rundt i Verden?
- 3) Hvorfor valgte De just „Svendborg Navigations-skole“?
- 4) Hvad synes De bedst om i Svendborg?
- 5) Hvad synes De om de Svendborg-Piger?
- 6) Hvad synes De om Forholdene paa Navigations-skolen?
- 7) Hvormange Penge havde De sparet sammen til Deres Læsning?
- 8) Deres fremtidige Maal?
- 9) Har De i Deres Sømands-Liv været ude for livsfarlige Hændelser?
- 10) Har De været Marinesoldat og da hvilken Ud-kommando?



A. Hvidkjær Sørensen.

Som Repræsentant for Radiotelegrafistklassen besvarer Styrmand med Skibsfører-Eksamen A. Hvidkjær Sørensen Spørgsmaalene saaledes:

- 1) Fra Mols. 25 Aar.
- 2) I 1933 med „Georg Stage“. Derefter har jeg været med Sejl- og Dampskibe i Østersøen, Nordsøen og Middelhavet.
- 3) Jeg havde ogsaa tænkt paa „Københavns Navigationsskole“, da jeg har megen Familie i København. Men jeg valgte Svendborg, hvor jeg forud havde været nogle Gange med Skibe, der skulde i Dok, og jeg valgte den vel først og fremmest paa Grund af, at jeg havde flere Kammerater, som gik paa Navigationsskolen, og som var tilfreds med Forholdene. Desuden var Skolens Beliggenhed og Svendborgs skønne Omgivelser ogsaa medvirkende til mit Valg.
- 4) Sundet og Omegnen samt selve Byen, som jeg finder idyllisk, omend ikke just spændende.
- 5) Godt, men den Sag lader vi ligge, for kort efter at jeg kom til Svendborg, blev jeg forlovet med en Pige fra Esbjerg, som jeg nu er lykkelig gift med.
- 6) Dem synes jeg da godt om. For mit Vedkommende har de været gode nok. Vi mangler blot en af disse store Skibsredere som Mæccen, som for Eksempel Lauritzen, der udsætter Flidspræmier til „Fanø Navigationsskole“s Elever, ja har endog, saavidt jeg ved, foræret Skolen et eller flere nautiske Instrumenter til Brug i Undervisningen.
- 7) 2500 Kr.
- 8) At blive Skipper, om der da ikke skulde komme noget, dér var bedre.
- 9) Nej, ikke noget videre at skrive om.
- 10) Ja, 1939—40 paa Torpedobaadsstationen i Bramsnæsvig, hvor jeg førte en Motorbaad, samt paa „Niels Juel“.

Fra Skibsførerklassen svarer Styrmand Knud Anker Njor, Redaktør af Elevforeningens Blad „Nautica“:

- 1) Fra Nykøbing F. 27 Aar.
- 2) I 1930 som Koksdræng paa Galeasen „Alf“ af Stege, derefter kom jeg ombord i Skoleskibet „Fanø“. Har efter den Tid sejlet hele Verden rundt og fik blandt andet Hyre ombord i et af de første Frugtskibe, „Dora“.
- 3) Fordi her er kønt og dejligt, og man kun har hørt godt om Skolen. Bogø Navigationsskole, som nu er nedlagt, og hvor min Far har gaet, vilde

ellers have været nærmest for mig. Her i Svendborg har man tilmed den Fordel, at man kan bo paa „Sømandshøjskolen“. — Og saa er Svendborg dejlig, naar der kommer en længselsfuldt ventet Waggon med Øl!

- 4) Godt om Byen i sig selv — den ligger dejligt i sunde Omgivelser.
- 5) De er meget flinke og ligefremme, naar man først kender dem.
- 6) Ualmindelig godt om Undervisningen i sig selv. Men — det gælder vist for alle Skoler — man har altid noget at udsætte: Skolebygningen her er for gammel og utidssvarende. Ligeledes synes jeg, at mange af Opgaverne er for gammeldags, ligesom en Udrangering af forældet Undervisnings-Materiale til Fordel for noget Nyt er stærkt ønskeligt. Saaledes mangler Skolen for Eksempel Tabellen „Short and easy“, der nu bruges overalt i danske Skibe, og efter hvis Anskaffelse man saa kunde smide de gamle Længdemetoder bort.



Knud Anker Njor foran den til det ølørstende Svendborg ankomne Waggon Øl.

Men det er jo Navigationsdirektoratet, der bestemmer, hvilke Lærebøger der skal anvendes.

- 7) 3000 Kr.
- 8) At blive Fører af et Skib, eventuelt blive Lærer ombord i et Skoleskib som „Fanø“.
- 9) Nej, kun været udsat for de almindelige Krigsfarer.
- 10) Ja, 1937 ombord paa Kongeskibet „Dannebrog“, med hvilket vi i Maj var i Malmø for at hente Kong Gustaf til Kong Christians Regeringsjubilæum.

Fra ældste Styrmandsklasse svarer Frederik Weber-Hansen, Enquêtens Benjamin:

- 1) Omø. 22 Aar.
- 2) I 1937. Jeg har udelukkende været ombord i Sejlskibe, der gik paa Østersøen, Nordsøen, Nordatlanten og Middelhavet.
- 3) Jeg havde hørt, at Navigationsskolen her skulde være god, samt at her skulde være billigt at bo og være. Desuden tiltrak Svendborg mig, jeg har været her med Skibe mange Gange før i Tiden.
- 4) De lange Traveture ud ad „Christiansminde“ samt paa Thurø og Taasinge. Her er jo saa smukt ved Foraarstid, naar Kirsebærtræerne blomstrer, og naar Solen blinker i det stille Svendborg-Sund. Og saa en Sejlur af og til med Lystkutter.



Frederik Weber-Hansen synes efter Billedet at lægge til ved „Marinestuen“.

- 5) Kun godt. Jeg har i hvert Fald fundet mig en Kæreste her.
- 6) Forholdene er gode nok — kun er Skolen forældet. Jeg tror at kunne sige — og det er vi vist alle enige om — at vor Forstander er den bedste, vi kan faa. Han kan faa Timerne gjort fornøjelige, saa de gaar som en Leg.
- 7) 1500 Kr.
- 8) At faa Styrmands- og Skibsfører-Eksamen samt Radiocertificat og derefter forsøge at komme ud med Switzer paa Station i udenlandske Havne. Men kommer der en Marine igen, hvad der uden Tvivl gør, kan det være, at jeg vil søge ind i den.
- 9) Ja, med 3-mastet Skonnert „Nordstjernen“ af Marstal i 1939. Det var ved Foraarstide, hvor vi laa for Anker og ventede paa Tidevand for at komme ind til Douglas. Saa blev det Storm. Ankerkæden sprang, og det andet Anker var rustet fast. Baadene var allerede svinget ud, da vi endelig fik Ankeret fri, hvis Kæde heldigvis holdt.
- 10) Ja, i 1942 med Torpedobaaden „Sælen“, ombord paa hvilken jeg var fast Rorgænger.



Gunnar Madsen med et af de maleriske Svendborg-Huse som Baggrund.

Fra yngste Styrmandsklasse svarer Gunnar Madsen:

- 1) København. 26 Aar.
- 2) I 1936. Med Sejlskibe i Østersøen og Nordsøen, dernæst ombord i Dampskibe Jorden rundt.
- 3) Fordi jeg regnede med, at jeg havde for mange

Bekendte i København, især blandt mine Kammerater fra „Sorø Akademi“. Med Soldature og Pige-bekendtskaber ved man jo aldrig, hvad det kan udarte sig til. Derfor valgte jeg Svendborg, hvor jeg troede, at man kunde føre et roligt Liv, men saa opdager man, at det er en Fejltagelse.

- 4) De dejlige Naturomgivelser. Selve Byen er der ikke meget ved.
- 5) Jeg synes ikke videre godt om dem, selvom der selvfølgelig ikke er nogen Regel uden Undtagelse. Løvrigt er jeg forlovet, og hun er fra Assens.
- 6) Skolebygningen er for gammel, men Lærerkrafterne er glimrende. Og mellem os Kammerater hersker der et godt Forhold. Personligt mener jeg, at det gennemgaaende er for unge Elever, der gaar her — de har ikke Erfaring, ikke prøvet at være rigtig ude at sejle, men det skyldes vel Krigens, der har lagt Hindringer i Vejen herfor.
- 7) Knap 3000 Kr.
- 8) At faa Styrmands- og Skibsfører-Eksamen og saa komme ud i Tankskibene, helst med „D. D. P. A.“s eller dets tilsluttede amerikanske Selskaber, forøvrigt helst det sidste.
- 9) Ja i 1943 med „Volmer“ i Østersøen, som forliste, og hvorved 3 Mand druknede. Jeg blev sammen med den øvrige Besætning reddet paa en Flaade.
- 10) Nej, jeg har faaet Udsættelse.



Helge Dam.

Fra Forberedelsesklassen svarer Helge Dam paa sit ægte fynske Maal:

- 1) Strynø. 23 Aar.
- 2) I 1937. Ombord i Sejl- og Dampskibe, der gik paa Vestkysten af Europa og Afrika.
- 3) Fordi den blev mig anbefalet paa Skibe, som jeg sejlede med. Den er jo en større Skole med udmærkede Lærerkrafter. Og saa har jeg noget Familie paa Fyn.
- 4) Naar Svendborg Boldklub spiller med Assens eller andre Fodboldklubber.
- 5) Dem dyrker jeg ikke saa meget — mit hobby er Fodbold. Vi Elever har lige været i Marstal og spillet Fodbold med Navigationseleverne dér og vandt 4—1. Derefter dansede vi hele Natten med Marstal-Pigerne.
- 6) Vi trænger til en ny Skole, denne her er saa upraktisk. Ellers kommer jeg godt ud af det med baade Forstander og Lærere.
- 7) 2400 Kr.

(Fortsættes Side 20)



*Søeventyreren Paul Jones.*

# Paul Jones

Det attende Aarhundredes  
navnkundigste Sø-Eventyrer

Af  
**OSCAR JENSEN**

hørte hjemme i Whitehaven, og nu steg han hurtigt i Graderne. I en Alder af nitten Aar finder vi ham som Førstestyrmand med Slaveskibet „Two Friends“ af Kingston paa Jamaica, men efter yderligere to Aars Sejlads med fuld Last af „sort Elendighed“ kvitterede han ogsaa dette Skib, og som Aarsag hertil forlød det, at han nærede Afsky for den Grusomhed og Raahed, der herskede i denne Fart. Det er dog mere sandsynligt, at hans egen Brutalitet har tvunget ham til at tage dette Skridt. I hvert Fald begav han sig paa Vej hjem som Passager med Brigantinen „John“ af Kirkcudbright.

Paa denne Hjemrejse døde imidlertid Brigantinens Kaptajn og Styrmand, hvorefter John Paul overtog Kommandoen og førte Skibet sikkert i Havn. Som Belønning herfor indsatte Ejeren ham i den afdøde Kaptajns Sted. Han gjorde saa et Par Rejser til Vestindien som Fører af denne Brigantine, hvorefter han gik over til at blive Smugler i stor Stil mellem Øen Man og Solway Fjorden ved hans Fødeegn.

I Aaret 1773 indløb Efterretning om, at hans ældre Broder, som havde været Plantageejer i Virginia, var død barnløs og havde efterladt sig en betydelig Formue. Da dette kom John Paul for Øre, rejste han sporenstrengs over til Virginia, og i sin øvrige Families Navn tog han sig baade af Ejendom og Arv, men med det Resultat, at den øvrige Familie aldrig fik saa meget som en Penny ud af dette Foretagende. At han solgte Ejendommen, er der ingen Grund til at tvivle om, men hvorledes han disponerede over Salgssummen og den kontante Arv er aldrig blevet opklaret. Efter Forlydende blev han en Tid efter stænget inde — dog paa et mere sikkert Sted end i et Lysthus og absolut ikke af Hensyn til Symmetri. I hvert Fald var han i et Par Aar gjort usynlig for den amerikanske Offentlighed, og han kom først frem fra sit Skjul igen i December 1775 for at lade sig indrullere i den revolutionære Flaade under Navnet „Paul Jones“.

I Sommeren 1777 fik Poul Jones Kommandoen over et nyt fregatbygget Kaperskib paa 26 Kanoner ved Navn „Ranger“, og med dette afsejlede han til Frankrig for herfra at føre Krig mod sit eget Fædreland. Han ankom til Brest, hvor han indtog Forsyninger, og stak saa til Søs igen for at hærge Kysterne omkring det irske Hav. Han havde navnlig et godt Øje til Cumberland og Skotlands Sydvestkyst, hvor han var stedkendt, og af uforklarlige Grunde besluttede han at be-

**H**ANS Døbenavn var John Paul, og han var født 1747 paa et skotsk Herresæde i Nærheden af Kirkcudbright, hvor Faderen beklædte Stillingen som Overgartner hos Herresædets Ejer, Lord Selkirk. At denne Overgartner aabenbart maa have haft Sans for Humor fremgaar af følgende lille Tildragelse, som skal have fundet Sted i Sønnens Drengaar:

I Haven fandtes to Pavilloner — lukkede Lysthuse, som var anbragt paa hver sin Side af samme Gang og lige over for hinanden, og som efter Lordens Smag for Symmetri ogsaa var nøjagtig ens i Stil og Konstruktion. De havde begge Vinduer, som vendte ud mod Gangen, og da Lord Selkirk en Dag under en Spadsereur i Haven saa en fremmed Dreng kikke ud gennem Vinduet i det ene Lysthus, og han vilde jage ham ud, fandt han Døren laaset. Dette forekom ham naturligvis underligt, men han blev endnu mere forbauset, da han vendte sig til den anden Side og saa den unge Paul staa ved Vinduet i det andet Lysthus, som ogsaa viste sig at være aflaaet. Da han spurgte Gartneren, hvorfor Drengene var laaset inde, svarede denne, at han havde grebet den fremmede Dreng paa fersk Gerning i Færd med at stjæle Frugt. Paa Lordens Spørgsmaal, om hans egen Søn ogsaa var skyldig, svarede gamle Paul benægtende, og at han kun havde puttet Sønnen ind af Hensyn til Symmetrien.

Ved John Pauls Vugge var der ikke blevet sunget noget om hans fremtidige Løbebane. Meningen var, at han skulde gaa i Faderens Fodspor og med Tiden blive hans Afløser; men da Drengen var fyldt sit tolvte Aar, stak han uden Forlov af fra Hjemmet og begav sig paa sine Ben til Whitehaven, hvor han, som var stor og stærk af sin Alder, uden Vanskelighed fik en Hyre som Lærling om Bord i et Handelsskib, der var hjemmehørende i denne Havn. Efter at have gjort nogle Rejser med dette Skib lod han sig engagere som Trediestyrmand med Slaveskibet „King George“, som ogsaa



*Hele Banden troppede op paa Græsplænen foran Hovedbygningen, hvor de støjede og drak Lady Selkirks Skaal i hendes Ægtefælles Whisky.*

gynde med et Angreb paa Whitehaven, hvor han som tolvaarig Dreng første Gang havde betraadt et Skibsdæk.

Det var hans Hensigt at brænde alle de Skibe, som laa i Havnen; men da han den 21. April 1778 naaede ud for Indsejlingen til Belfast paa den irske Kyst, og han fra en forbisejlende Fisker erfarede, at det britiske Krigsskib „Drake“, Kaptajn Burden, laa til Ankers inde i Belfast Havn, fik han den dristige Idé, at han, forinden han realiserede sin første Beslutning, vilde forsøge at erobre dette Krigsskib. Det skulde naturligvis ske ved Overrumpling, og han fattede en Plan, efter hvilken han i Nattens Mørke vilde sejle ind og lade sit Anker falde oven paa Krigsskibets, saa „Ranger“ sejsede op paa Siden af dette, hvorefter en hurtig Entring skulde foretages.

Om Bord i „Drake“ havde man ingen Anelse om nogen truende Fare, og der holdtes ikke særlig omhyggelig Vagt. Det var en kold Nat med frisk Kuling. Efter al Sandsynlighed vilde der vel højst være en halv Snes Mand af Krigsskibets Besætning vaagne, og der var hverken Forter eller Soldater i Land, som kunde alarmeres og komme til Assistance. Paul Jones' Plan vilde maaske ogsaa være lykkedes, dersom „Ranger“ ikke havde haft for megen Fart paa ind i Havnen, men

*Alle Husets Gemmer blev grundigt ransaget, og alt Lady Selkirks Sølvtoj blev stillet frem og beslaglagt af de rovgriske Kapere.*

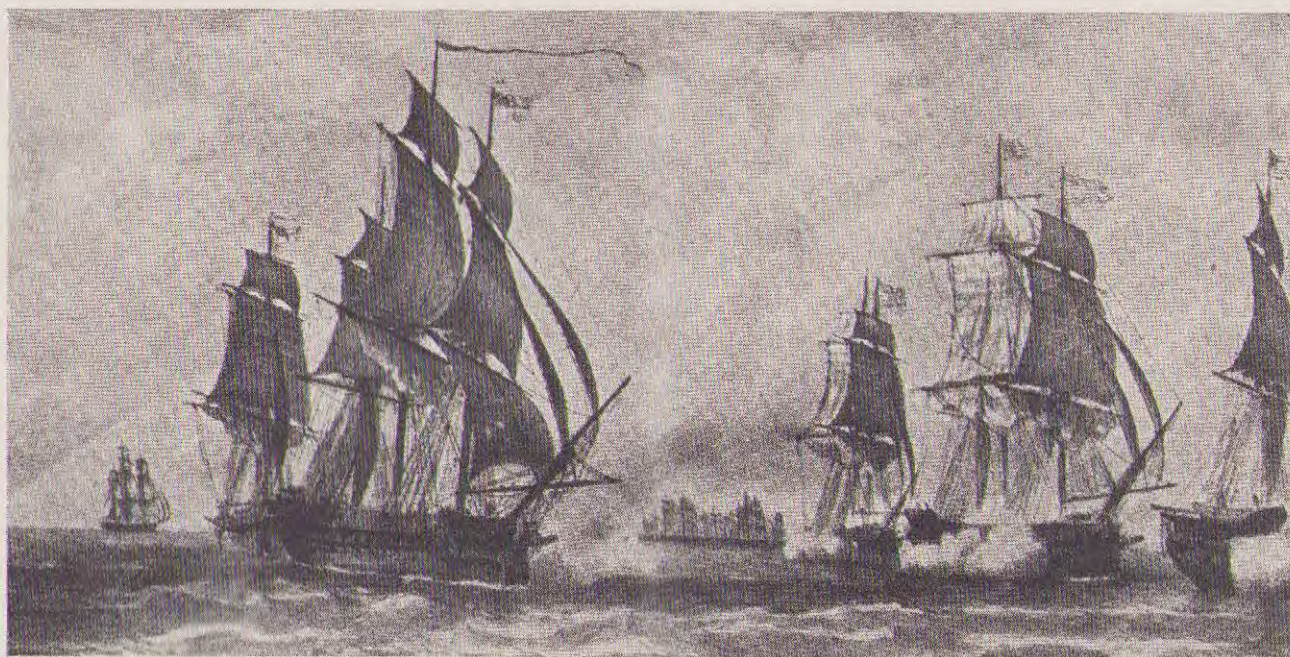
skønt dens Anker faldt nøjagtig som beregnet, kom den saa langt frem, at den i Stedet for at klappe langs Siden af Krigsskibet sejsede op en halv Kabellængde agten for dette.

Paul Jones indsaa straks, at en Overrumpling nu var udelukket, og at han helst maatte se at komme bort igen. Resolut trak han sin Kniv og kappede Ankertovet, saa det kunde se ud, som det var sprængt; og i den faste Overbevisning, at hverken hans Skib eller hans Hensigt vilde være kendt om Bord i „Drake“, stod han for fulde Sejl atter ud af Havnen og til Søs, men med den faste Beslutning snart at vende tilbage og gøre endnu et Forsøg.

Imidlertid var Vinden frisket op til en Storm fra Øst, som tvang Paul Jones til at søge Læ under den skotske Kyst, og ankommen her besluttede han at iværksætte det Forehavende, der oprindeligt havde været hans første Maal — at brænde alle Skibe i Whitehaven. Allerede den 22. ved Mørkets Frembrud sneg han sig med „Ranger“ saa tæt ind til Byen, som Ebben tillod. Og ved Midnat satte to Baade bemanded med to Officerer og tredive bevæbnede og udsøgte Mænd under Paul Jones' Overledelse fra Skibet.

Havnen var, som den er den Dag i Dag, aldeles tør ved Lavvande, og de ca. tre Hundrede Skibe, som laa i den, stod paa den Tid af Natten saa uhjælpeligt paa Grund, at der ikke i deres Nærhed vilde være en Draabe Vand til at slukke, dersom de kom i Brand. Et lille forfaldent Batteri ved Indsejlingen til Havnen var kun bestykket med et Par gamle og brøstfældige Kanoner, og til at betjene disse var der posteret nogle faa lige saa brøstfældige Pensionister, som Natten lang snorkede i deres Senge.





*De eskorterende Krigsskibe lagde sig imellem Kaperflaaden og Handelsskibene, og kort efter var Slaget i fuld Gang.*

I Spidsen for en halv Snec af sine Mænd klatrede Paul Jones over Batteriets Brystværn, og i en Haandevending var hele Garnisonen bagbundet og kneblet, hvorefter Kanonerne blev fornaglede. Derefter sendte han sin Baad afsted med Mandskab for at stikke Ild paa Skibene, der laa ved Havnens Nordside; og nu ventede han, at den anden Baads Mandskab efter hans Ordre samtidig skulde begynde at antænde Skibene ved Sydsiden. Og alt imens bagav han sig ledsaget af en enkelt Mand hen for ogsaa at fornagle Kanonerne paa et andet Batteri, som han fra sine tidligere Ophold i Whitehaven vidste ikke var belagt med nogen Garnison.

Da han kom tilbage, blev han hurtig klar over, at hans Ordre ikke var blevet efterkommet. Der var ingen Ild at se nogen Steder. Baaden var vendt tilbage fra Havnens Nordside, uden at dens Mandskab havde foretaget sig noget; og den Officer, der havde Kommandoen i den, undskyldte sig med, at det jo ikke vilde være til Gavn for noget at brænde fattige Folks Ejendele. Det er højst rimeligt, at Officeren i den anden Baad havde tænkt det samme. I hvert Fald gryede Dagen, og Byens Indbyggere var ved at vaagne, men endnu var der hverken Røg eller Ild at se over Havnen.

Paul Jones' Forbitrelse og Raseri var uden Side-stykke. I Desperation fik han med egen Haand antændt et Baal paa et af Skibenes Dæk, hvorefter han væltede en Tønde Tjære ud i Flammerne; og for ikke selv at blive Ildens Offer maatte han skyndsomst retirere. Han jumpede hovedkulds ned i sin Baad, og hans Folk maatte ro for Livet; thi Byens Indbyggere kom nu i Hundrevis stormende ned til Havnen. Det var et Held for Flygtningene, at de gamle Kanoner var fornaglede; thi i modsat Fald vilde Paul Jones' maritime Løbebane uden Tvivl have fundet sin Afslutning i den samme Havn, hvor han havde begyndt den. Men han og hans Folk naaede velbeholdne om Bord med Tabet af kun en Mand — en Whitehaven-Mand, som havde tilbragt de sene Nattetimer med at vække og alarmere sine Bysbørn.

Efter at have faaet sine Baade hejst op om Bord gik Paul Jones straks under Sejl igen og styrede tværs over Kirkcudbright Bugten til den skovbevoksede Halvø, hvor Lord Selkirk's Herresæde var beliggende, og hvor han selv havde traadt sine Barnesko. Og da han havde den naive Opfattelse, at Lord Selkirk personlig havde stor Indflydelse i Parlamentet og paa det bestaaende Forhold mellem Storbritannien og de for Friheden kæmpende nordamerikanske Kolonier, slog det ned i denne til Dels uoplyste og halvkultiverede Kaper-Kaptajn, at han maaske vilde kunne yde sit nye Fædreland en Tjeneste ved at kidnappe sin gamle Fars Arbejdsgiver og føre ham som Fange til Amerika.

Lord Selkirk undgik dog dette gemene Anslag af den simple Grund, at han netop paa den Tid opholdt sig i London. Paul Jones, som ikke var længe om at omsætte sine Tanker i Handling, gjorde straks Landgang med en større, bevæbnet Styrke, men da han hørte om Lordens Fraværelse, beordrede han øjeblikkelig sine Folk tilbage i Baadene igen. Den forvorne Landgangsstyrke, som imidlertid havde stillet store Forventninger til dette Eventyr, blev nu formelig oprørske og forlangte paa egen Haand at aflægge Herresædet et Besøg og undersøge dets Vinkælder. Det kom til et Kompromis, og under Anførsel af Løjtnanterne Simpson og Hall, som fik særlige Instrukser, lod Paul Jones dem faa deres Vilje, men han holdt sig dog selv tilbage — antagelig fordi han ikke vilde risikere at møde nogen af sin egen Familie.

Uden at lægge Skjul paa deres Nærværelse drog Folkene støjende og syngende afsted, og nogle af dem fandt hurtigt Vej til Lord Selkirk's Vinkælder, hvorefter hele Banden troppede op paa Græsplænen foran Hovedbygningen, i hvis Havestue Lady Selkirk stod ved et Vindue og betragtede dem i stum Forbavselse over det vilde og maleriske Skue, de frembød i deres uensartede og spraglede Paaklædning, væbnede med

*Husk at forny Deres Abonnement*

Musketter, Bajonetter, lange Knive og Huggertter. Een af dem har endogsaa en indiansk Tomahawk over Skulderen, og flere havde blodige Bind om Hovedet. De støjede og drak Lady Selkirk's Skaal i hendes Ægtefælles Whisky, og imens trængte de to Løjtnanter med en mindre Gruppe Mænd ind i Hovedbygningen og frem til Havestuen. Med paatagen Belevenhed forestillede de sig for Husets Herskerinde, hvorefter de i Paul Jones' Navn fordrede alt dets Sølvtoj udleveret.

Imidlertid havde Lady Selkirk fattet sig, og i Bevidsthed om sin i Øjeblikket hjælpeløse Stilling svarede hun koldt og roligt, at der af Sølvtoj kun fandtes meget lidt, men det, der var, kunde de faa, hvis de selv vilde ulejlige sig med at tage det frem.

Alle Gemmer blev derefter grundigt ransaget, og alt Sølvtoj blev stillet frem — selv Tepotten, som netop havde været benyttet til Lady Selkirk's Frokost og endnu indeholdt de brugte Teblade. Det blev altsammen beslaglagt, pakket ind i Kasser og ført ud af Huset, og de brugte Teblade fulgte med i Potten, hvorefter de ubudne Gæster med deres røvede Bytte vendte tilbage til „Ranger“, som straks lettede Anker og stod til Søs.

Faa Dage efter modtog Lady Selkirk et Brev fra Paul Jones, skrevet i hans sædvanlige bombastiske Stil, og hvori han udtrykte sin Beklagelse over Udplyndringen, som var foretaget imod hans Vilje, og som han med hele sin Myndighed havde forsøgt at forebygge. Og han tilføjede som Afslutning, at han vilde bestræbe sig for at afkøbe sin Folk de røvede Ting og sende det hele tilbage — eller saa meget af det, som han kunde komme i Besiddelse af.

Der forløb adskillige Aar, uden at Lady Selkirk hørte mere til Paul Jones, og hun havde forlængst betragtet hans Løfte som tomt Mundsvejr. Men i Foraaet 1783 modtog hun til sin store Forundring en Forsendelse, der indeholdt det røvede Sølvtoj i den samme Emballage, hvori det i sin Tid var transporteret bort, og det saa ud, som om det overhovedet ikke siden havde været pakket ud. Det var der altsammen — ogsaa de brugte Teblade i Tepotten, og selv Vognlejen for Transporten var betalt. Værdien af dette Sølvtoj var alt i alt kun 100 £; men Affæren skabte i Storbritannien mere Antipati for Paul Jones end alle hans øvrige søroveriske Bedrifter, for hvilke der senere udsattes en Pris paa hans Hoved, og Gadedrengene i Byerne sang Spotteviser om ham.

Den 24. April — Dagen efter at Lady Selkirk var blevet berøvet sit Sølvtoj — stod Paul Jones med sin „Ranger“ igen ind over mod Belfast for atter at give sig i Kast med „Drake“. Hans Ønske i saa Henseende syntes ogsaa hurtigt at skulle gaa i Opfyldelse; thi netop som han naaede Indsejlingen til Havnen, saa man fra „Ranger“ det britiske Krigsskib for en let Brise langsomt arbejdede sig ud mod Strømmen.

De britiske Officerer var jo nok blevet overrasket, da de den Morgen havde faaet deres Anker hevet ind og saa, at et fremmed Anker med 56 Favne nylig kappet Ankertov fulgte med. De satte dog ikke dette i Forbindelse med det Skib, som de kun flygtigt havde bemærket, da det om Natten til den 22. April var kommet ind i Havnen og straks igen var staaet til Søs, og de kendte ikke „Ranger“. Nu, da de saa denne Sejler, troede de, at det var et Handelsskib for indgaaende,

og for at spørge Nyt og eventuelt presse nogle af dette Skibs Mandskab til Flaaden afsendte de en med Orlogsgaster bemanded Baad til „Ranger“.

Paul Jones lod Orlogsgasterne og den kommanderende Officer i Baaden komme om Bord, hvorefter han øjeblikkelig belagde dem med Arrest, og saa bar han ned mod „Drake“ og gav Krigsskibet det glatte Lag, hvilket havde til Følge, at „Drake“ straks drejede til og besvarede den uventede Hilsen med en fuld Bredside. Og nu fulgte en forbitret Kamp, hvorunder begge Skibe led betydelig Skade. Det gik dog værst ud over „Drake“, som efter en Times haard Medfart strøg sit Flag; men da var ogsaa Kaptajn Burden, hans Næstkommanderende og fyrretyve andre Officerer og Menige faldet, og mange Briter var desuden haardt saarede, mens „Ranger“ i Forhold hertil kun havde lidt ringe Tab af Mandskab.

Efter denne sejrrie Bataille sejlede Paul Jones direkte til Brest med „Ranger“ og den erobrede Prise, og herfra sendte han omgaaende Meddelelse om sin Bedrift til Benjamin Franklin, som paa den Tid var de tretten forenede nordamerikanske Fristaters Agent i Paris.

I Sommeren 1779 finder vi Paul Jones som Øverstkommanderende over en hel Kaperflaade paa ikke mindre end fem Skibe, hvormed han opererede i Nord-søen. Han havde hejst sin Stander om Bord i en gammel, fransk Ostindiefarer ved Navn „Bon Homme Richard“, som var armeret med 40 Kanoner. De øvrige Enheder, der stod under hans Kommando, var Fregatten „Alliance“ paa 36 Kanoner, Korvetten „Pallas“ paa 32 Kanoner og de to mindre Fartøjer „Cerf“ og „Vengeance“ paa henholdsvis 18 og 12 Kanoner —



Paul Jones fyrede en Pistol af lige i Ansigtet paa Kanoneren, der paa Trods af hans Ordre vilde stryge Flaget.

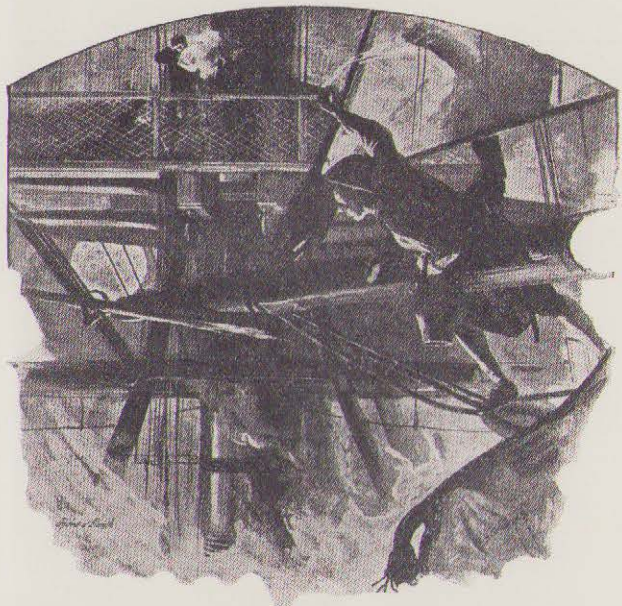


alle franske Skibe med Undtagelse af „Alliance“, men alle sejlene under „Stars and Stripes“.

I næsten to Maaneder havde Paul Jones krydset omkring med sin Kaperflaade uden at have haft Lejlighed til at gøre noget større Afbræk i Storbritanniens Søhandel; men da han den 21. September var ud for Flamborough Head observeredes en stor Samling Handelskibe, som antagelig kom fra Østersøen, og som var eskorteret af to Krigsskibe. Disse konvojerende Skibe viste sig paa nærmere Hold at være engelske — Fregatten „Serapis“ paa 42 Kanoner og under Kommando af Kaptajn Pearson — samt Korvetten „Countess of Scarborough“ paa 20 Kanoner og under Kommando af en ukendt Marineofficer.

Da man fra Konvojen saa Kaperflaaden nærme sig, holdt de to eskorterende Krigsskibe straks Syd over for at lægge sig imellem den og Handelskibene, og kort efter var Slaget i fuld Gang. I ca. ti Minutter sejlede de kæmpende Parter Side om Side i Rækkefølge paa parallelle Kurser, mens de uden større Virkning dængede hinanden til — „Serapis“ med „Countess of Scarborough“ i sit Kølvand paa den ene Side og „Alliance“, „Bon Homme Richard“ og „Pallas“ paa den anden og med de to mindre Kaperskibe som Afslutning paa Rækken. Hvilken af Parterne, der i Længden vilde have klaret sig bedst under en Fortsættelse af denne løbende Fægtning, vilde maaske have været tvivlsomt. Men pludselig brød „Bon Homme Richard“ og „Pallas“ ud af Rækken, og mens Pallas“ paa nærmere Hold gik i Engagement med „Countess of Scarborough“, klappede den gamle „Bon Homme Richard“ med bakket Stortop paa Siden af „Serapis“. Paul Jones satte derefter straks nogle af sine Folk i Arbejde med at surre de to Skibe forsvarligt fast sammen, og de laa saa med Kanonmundinger mod Kanonmundinger og fyrede løs paa hinanden, mens deres Dæksmandskaber under vildt Haandgemæng skiftevis, men med lige ringe Held, gjorde Forsøg paa at entre. Mandefaldet var stort paa begge Sider under denne Duel paa saa nært Hold, og begge Skibe led enorm Skade. Den gamle møre „Bon Homme Richard“ blev formelig splittet og sprængt fra For til Agter. Den lakkede som en Si, og havde den ikke været surret fast til „Serapis“, vilde den uden Tvivl være sunket. Flere af dens Mandskab anraabte gentagne Gange Paul Jones om at kapitulere, men dette afslog han bestemt, og da en af hans Kanoner til Trods herfor paa egen Haand vilde stryge Flaget, kom Paul Jones ham i Forkøbet ved at fyre en Pistol af lige ind i Ansigtet paa Manden, saa denne sank død om paa Stedet.

Just som denne Episode havde fundet Sted, entrede en anden af Paul Jones' Folk ud paa Nokken af „Bon Homme Richard“s Storraa med en Pøs fuld af Haandgranater, og det lykkedes ham at kaste en af disse ned gennem „Serapis“s aabne Storluge. Granaten gik ret til Bunds i Skibet og eksploderede i en stor Dynge Krudtkarduser. Virkningen var forfærdende. Alle Officerer og det menige Mandskab, der befandt sig paa de underste Dæk mellem Lugen og Stormasten, blev dræbt eller dødelig forbrændt. Mange Kanoner blev gjort ubrugelige, og Skibet kom i Brand paa flere Steder. Ilden blev dog nedkæmpet, og der var ikke hos nogen af Parterne Tegn til Overgivelse. Men saa kom „Alliance“ til, og den afgjorde Sagen. Kaptajn Pearson,



En Sømand entrede ud paa Nokken\* af „Bon Homme Richard“s Storraa med en Pøs fuld af Haandgranater.

som med sine Folk havde kæmpet bravt, gav nu Ordre til at stryge Flaget, og samtidig gik „Serapis“s Stormast over Bord.

Imidlertid havde „Pallas“ taget sig saa eftertrykkeligt af „Countess of Scarborough“, at denne efter en halv Times forbitret Forsvar ogsaa havde maattet overgive sig. Under alt dette, og mens Sejrherrerne endnu laa og slikkede deres Saar, var alle Handelskibene trods en hidsig Forfølgelse af de øvrige Kapere sluppet bort og naaede i god Behold ind til Hull.

„Bon Homme Richard“ havde under Kampen ganske rigtig faaet en haardere Medfart, end dens gamle Skrog kunde taale. Den sank kort efter, at den var blevet frigjort fra „Serapis“, og Paul Jones sejlede saa til Frankrig med hele den øvrige Kaperflaade, alle sine Fanger og de to erobrede Priser.

Efter sin senere Løsladelse fra Fangenskab blev Kaptajn Pearson optaget i det engelske Ridderskab, fordi han med sin Tapperhed havde bidraget til, at den store konvojerende Handelsflaade ikke var blevet kapret. Den Bemærkning, Paul Jones udslyngede, da dette kom ham for Øre, kunde tyde paa, at han ligesom sin Far ikke var blottet for Humor. Hans Ord lød: „Dersom jeg nogensinde skulde være saa heldig igen at træffe sammen med denne Kaptajn Pearson, skal jeg gøre ham til Lord.“

Naturligvis var Paul Jones efterhaanden blevet en meget populær Mand i Amerika. Hans senere Levnedsløb kan dog ikke paakalde nogen særlig Interesse ud over nogle faa Fakta. I 1786 gik han ind i Diplomati, og da Freden kom, traadte han for en kortere Periode i russisk Tjeneste, hvorefter han under den franske Revolution rejste til Paris og søgte Optagelse som Officer i Flaaden. Dette lykkedes dog ikke for ham, og Skuffelsen herover forvandlede hans tidligere Energi og Beslutsomhed til Melankoli og Modløshed. Det gik hurtigt ned ad Bakke for ham, og han døde i Fattigdom og Elendighed i Aaret 1792; men han er ikke desto mindre gaaet over i den maritime Historie som det attende Aarhundredes navnkundigste Sø-Eventyrer.

Oscar Jensen.

**Vi holder  
os til**



**ESBJERG TOV-  
VÆRKSFABRIK A/S**



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

**C. B. HANSENS ETABL.**

Paa Grund af Saneringen er vi flyttet  
til

**BREDGADE 32**

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

**EINAR SCHMITH**

BEFRAGTNING & KLARERING

AMALIEGADE 13 - KØBENHAVN - TLF. PALÆ 8316

**DANSK RADIO**

Aktieselskab

Amaliegade 33, København K.

Driftsselskab for Radioanlæg ombord i  
danske Skibe

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert  
Formaal

Ekkolod Apparater etc.

Telegr.-Adr.: DARIOSE      Telefon Central 7282

**C. CLAUSEN**



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

H. Schøsler Pedersen

Mimersgade 88

Malerier af Skibe - Maritim Reklame

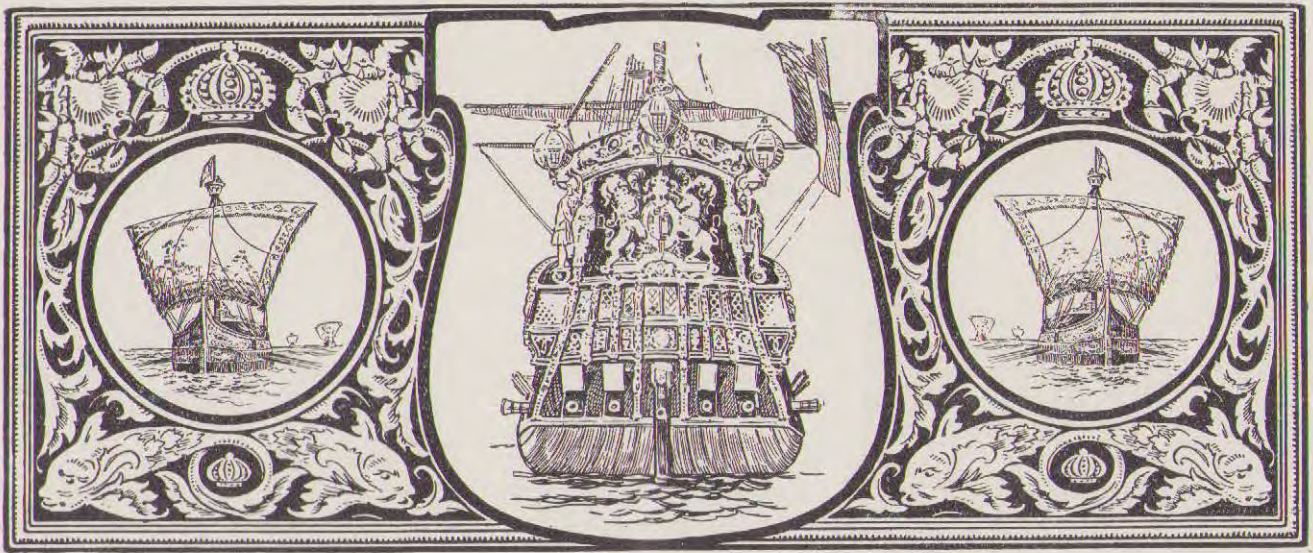
**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

KØBENHAVN



(Fortsat fra forrige Nr.)

# Kongelige Yachter

OG

# Kongelige Yachtsmænd

Ved O. BENZON

**K**ONG KARL II indleder den historiske Lystsejlad i den engelsktalende Verden. Han havde lært at skatte Lystsejlad og ogsaa lært Navnet paa denne Sport under sit Ophold i Holland som iandflygtig. Hollænderne havde mange Lystfartøjer (Yachter) og holdt af at foretage Skin-Søslag og Parade-sejladser, hvad der er Forløberne for vore Fælles-sejladser. Kapsejladser hørte ikke med til deres Begreb om Lystsejlad, skønt de havde tænkt paa Fart, idet de havde valgt Ordet „Jaght“ som Fællesbetegnelse for deres Lystfartøjer, et Ord afledt af det gamle hollandske Ord „jagen“, der betyder „at jage“. Ordet „Jaght“ blev af Hollænderne anvendt som Forstavelse til Navnene paa de forskellige Ting, man brugte under Jagt, som Hunde, Heste eller Falke. Det blev først brugt i Forbindelse med Skibe for at betegne et Skib, der var bygget med Fart for Øje.

Lystsejlad i Holland i mere moderne Forstand omtales i Kaptajn Arthur H. Clark's udmærkede „History of Yachting 1600—1815“ og „Fore and Aft“ af E. Keble Chatterton, og af dem ser vi ifølge et gammelt hollandsk Dokument, at Karl II opholdt sig i Breda, da han fik Meddelelse om, at han var valgt til Konge af England. Prinsen af Orange stillede sin egen Yacht til Kongens Raadighed, og i den foretog han Rejsen fra Breda til Delft, eskorteret af en Del Fartøjer og 13 Yachter „af den Slags, som Standpersoner i Holland bruger, naar de foretager Rejser fra Provins til Provins, saavel Forretningsrejser som for Fornøjelse.“

Kongen „syntes saa godt om Yachten“, at han udtalte sig om, „at han kunde tænke sig at bestille en af samme Slags, saa snart han kom til England,“ hvortil

Amsterdams Borgmester, Herr Van Vlooswyck, sagde, at der i Amsterdam var bygget en Yacht, „der var ligesaa stor og mindst ligesaa pragtfuld,“ og han bad Kongen modtage den som Gave fra Byen Amsterdam, hvilket Kongen modtog med Tak.

Man kan gaa ud fra, at Rejsen gennem Holland var meget overdaadig, idet en samtidig Beretning herom siger: „Hver af Yachterne havde sin egen Hovmester, Kok og Embedsmænd, der passede Pantry, Kabys og Vinkælderen, og de Yachter, der ikke selv havde Kabys ombord, var ledsaget af andre Fartøjer, der var udstyret med Kabys og Bageovn, saaledes at de kunde tillave Maden ombord paa disse. Der var desuden saa rigelige Forsyninger af alle Slags Fødemidler, Vildt, Konfekt og Vin, at alle Bordene bughede, saaledes at Hovmesteren hos de engelske Adelsmænd, der var vant til Overdaadighed, forbavsedes derover og udtalte, at de ikke kunde begribe, hvorledes tyve til femogtyve store Retter til hvert Bord kunde tillaves ombord paa Yachterne, naar disse tillige omtumledes af Bølgerne.“

Kong Karl II regerede i 25 Aar fra 1660 til 1685, et Tidsrum, der var uden Sidestykke ved det engelske Hof for dets Letsindighed, og dog var det første, hvor vi træffer paa den rigtige Sportsaand, der kun interesserer sig for Sporten for dens egen Skyld.

Sine Fejl til Trods var Karl II en god Sportsmand med et muntert Sind, et godt Hjerte og en Ynder af Naturen. Han gjorde Lystsejlad i England til noget mere end blot et Appendiks til kongelig Pragt og Pomp. Der blev i hans Regeringstid bygget 18 kongelige Lystfartøjer, han dannede den første Yacht-Eskadre i England og sejlede den første Kapsejlad, hvormed



Hollandske Yachter af samme Type som Kong Karl II's Yacht „Mary“.

man har nogen Beretning, mod sin Broder Hertugen af York. Han kendte og elskede Skibe og havde mere end almindelig Kendskab til Skibe, Skibsbygning og Sømandsskab, hvilket han havde erhvervet sig under sit Ophold i Holland som Landflygtig.

Yachten „Mary“, som Kong Karl II modtog som Gave fra Holland, var 52 Fod lang, 19 Fod bred, 7'7" dyb og stak 10 Fod. Den maalte 100 Tons, førte 8 Kanoner og havde 20 Mands Besætning, og den havde Sidesværd. Et Billede af denne den første „Mary“ har man ikke kunnet finde, men man kan gaa ud fra, at den har lignet de samtidige hollandske Yachter, hvoraf der ovenfor bringes et Billede.

„Mary ankom til England i Midten af August 1660, for den 15. August 1660 skriver Peppys i sin Dagbog følgende:

„Til Kontoret og efter Middag med Baad til Whitehall, hvor jeg hørte, at Kongen var taget fra Slottet Kl. 5 om Morgenen for at se en hollandsk Lystbaad, der laa nedenfor London Bridge.“

Hvis dette ikke er „Mary“, som Kong Karl stod op ved Daggry for at se, saa var den i alt Fald i England i November, for den 8. samme Maaned skriver Peppys i sin Dagbog, November 7. 1660:

„Om Eftermiddagen gik Kommitteret ved Admiralitetet Pett og jeg ombord paa Yachten, der er en af de smukkeste Ting, jeg nogensinde har set, med Hensyn til Elegance og Plads i saa lille et Fartøj. Mr. Pett skal bygge en, der er bedre end denne, til Kongen, men jeg tror, han vil have vanskeligt derved.“

Men under Datoen 13. Januar 1661 var Peppys tilbøjelig til at mene, at den nye Yacht, Mr. Pett byggede, vilde blive bedre end den hollandske Yacht og smukkere. Den skulde have Sejl syet af flamsk Lærred og skal have Ballast af Blykugler, der skal leveres fra Arsenallet ved Tower.

Kong Karl II var saa begejstret for den hollandske Yacht „Mary“, at baade han og hans Broder Hertugen af York besluttede, at de skulde have en engelsk Yacht.

Derfor blev Peter Pett betroet at bygge en Yacht til Kongen, medens hans yngre Broder Christopher Pett skulde bygge Yachten „Anne“ til Hertugen af York. Kongens Yacht skulde hedde „Jenny“, og der var stor Spænding om, hvem af Brødrene der vilde komme med den bedste Yacht.

De blev sat i Vandet omkring Midten af Maj 1661, for under den 21. Maj 1661 skriver Peppys i sin Dagbog:

„Vi tog Baad til Woolwich, hvor vi stoppede og gav Ordre til Udrustning af nogle flere Skibe. Derfra til Deptford, hvor vi stoppede og gentog vor Ordre; tog saa Baad igen og blev overhalet af Kongens Chalup med Kongen ombord, der i Dag havde været ned ad Floden i sin Yacht for at prøve den; og som jeg hører, er den af den Kommitterede Pett byggede Yacht bedre end den hollandske og den, hans Broder byggede.“

Peter havde saaledes slaaet Christopher, og Kongen havde slaaet Hertugen af York.

„Mary“ var den første Yacht, der nogensinde var opført paa Listen over Flaadens Skibe, og den var opført her indtil 1675, da den gik under nær Holyhead.

Hertugen af York's „Anne“, der var bygget efter „Mary“ var nøjagtig som denne med Hensyn til Tonnagen, Bredde og Længde paa Køl, men „Anne“ var 7" mindre dyb og stak kun 7' mod „Mary“s 10'.

Den havde ligesom sit Forbillede 20 Mands Besætning.

Aar 1661 forærede Hollænderne igen Kong Karl II en Yacht. Denne Gang sendte det et mindre Fartøj paa 35 Tons, der havde Navnet „Bezan“, og denne Yacht blev meget benyttet af Peppys, der var ligesaa begejstret for den nye Sport som Kongen.

Der fandtes derfor i 1661, Aaret efter Karl II's Tronbestigelse, 4 kongelige Yachter; de to hollandske Yachter „Mary“ og „Bezan“ og de to engelske Yachter „Jenny“ og „Anne“. Da denne lille Flaade laa paa Themsens, var den Genstand for Befolkningens Beundring og var det mest omtalte i London. „Før vi skulde spise til Middag,“ skriver Peppys den 14. Septbr. 1661, „kom Sir R. Slingsby med en Del Gæster for at tage min Hustru og mig med ud i hans Chalup, for at vi kunde vise dem Kongens og Hertugens Yachter, — — — og vi havde stor Fornøjelse af at se alle 4 Yachter, nemlig disse to og de to hollandske.“ Som omtalt skrev Peppys, at han havde mødt Kongen, der roede tilbage efter at have været ude og prøve sin nye Yacht mod Hertugen af York's Yacht. Fire Maaneder senere afholdtes der en afgørende Kapsejlad mellem Kongen og Hertugen, om hvem der havde det hurtigste Fartøj, og takket være Evelyn, der ligesom Peppys førte Dagbog, der endnu findes, kan man nu faa en kort Beretning om den første Kapsejlad, der er sejlet, idet Evelyn den 1. Oktober 1661 skriver i sin Dagbog:

„Jeg sejlede i Morges med Kongen i en af hans Yachter (eller Lystbaad), Fartøjer, vi ikke kendte her i England, før det Hollandske-Ostindiske Kompagni forærede Kongen dette mærkelige Legetøj; de var udmærkede Sejlere. Det var om et Væddemaal angaaende hans nybyggede Lystfartøj og et af Hertugen af York's. Væddemalet gjaldt 100 Pund Sterling. Kapsejladens skulde gaa fra Greenwich til Gravesend og retur. Kongen var bagefter til Gravesend, da der var Modvind, men han kom først tilbage til Greenwich og vandt Præmien. Der var forskellige Adelsmænd ombord, og Kongen styrede til Tider selv sin Yacht. Hans Chalup og Køkkenbaad fulgte med. Jeg spiste Morgenmad i Morges sammen med Kongen, da han vendte tilbage i sit mindre Lystfartøj, og han behagede at tage mig og kun fire andre med sig, og disse var Adelsmænd; men vi spiste til Middag ombord i hans Yacht, hvor vi spiste sammen med Kongen.“

Vi har saaledes fra en, der selv deltog i Kapsejladens, en kort, men paalidelig Beskrivelse af den første Kapsejlad, der har fundet Sted i England, og som var Forløberen for alle de Kapsejladser, der finder Sted, hvor Lystsejladser finder Sted.

Den anden hollandske Yacht „Bezan“ var paa 35 Tons, og dens nøjagtige Dimensioner var: Længde 34', Bredder 14', Dybde 7', og den stak 3'6". Besætningen bestod af 4 Mand. Mere ved man ikke om den, men den var antagelig en Boeier.

Karl II var saa glad for sine to hollandske og to engelske Yachter, at han i 1662 vilde have endnu en ny Yacht. Ligesom hans „Jenny“ blev bygget for at slaa den hollandske „Mary“, ønskede han øjensynlig nu en engelskbygget „Bezan“. Da Peter Pett havde bygget en Yacht, der var bedre end den, hans Broder havde bygget, fik han overdraget at bygge „Jamaie“. Dette Fartøj var 31 Fod langt, 12½ Fod bredt og med et Dybgaende paa paa 3½ Fod, maalte 25 Tons og havde 4 Mands Besætning.

„Jamaie“ blev bygget i Lambeth og var tegnet af Karl II selv, for han havde, foruden sin store Lyst til Sejlad, efter den Tids Forhold en virkelig god Viden om Skibe og Sømandsskab. I det almindelige Omdømme nutildags tænkes der mest paa hans Letsindighed og Svagheder, men man glemmer den anden Side af hans Karakter.

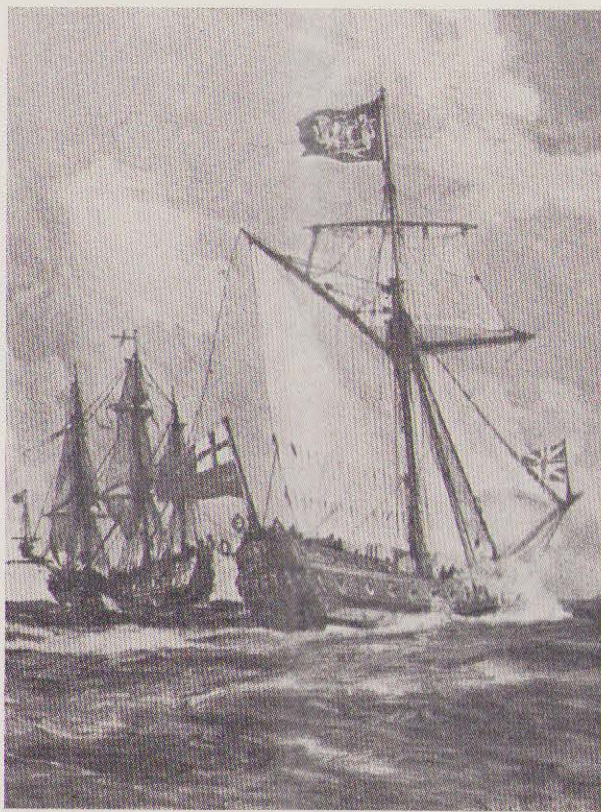
Han viste en virkelig Interesse for Flaaden, hvis Chef var hans Broder Hertugen af York, der var Søkriger og Yachtsmand. Ingen anden engelsk Konge før ham havde vist Marinen saa stor personlig Interesse som han, og under hans Regering blev Greenwich Observatoriet

oprettet, og „Nautical Almanac“ blev udsendt, ligesom der blev givet nye Impulser til Astronomien, Navigations-Undervisningen og Skibsbygnings-Videnskaben; ligesom Begyndelsen blev gjort til videnskabelig Forskning, saaledes at man ikke blot holdt sig til den gamle overleverede Viden.

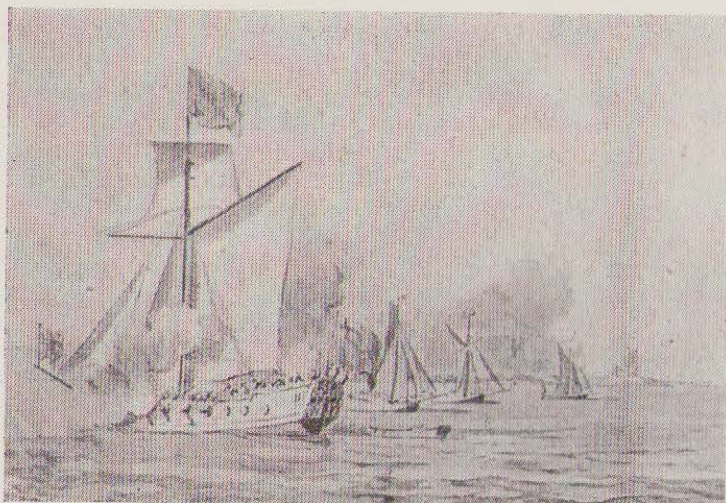
I hans Regeringstid blev der indført 26 Yachter paa Flaadelisten, og de var, foruden de allerede omtalte, følgende: „Merlin“, „Charlotte“, „Navy“, „Monmouth“, „Mary II“, „Kitchen“, „Cleaveland“, „Fubbs“, „Henrietta“, „Charlotte“, „Isabella“, „Katherine“, „Portsmouth“, „Greyhound“.

De kan ikke omtales hver for sig, men fælles for dem alle var deres Lighed med de hollandske Yachter, der var deres Forbillede. Efter Karl II's Død gik Antallet af Yachter hurtigt tilbage, og i 1686 var der kun 16 tilbage paa Flaadelisten.

En anden af Yachterne, Karl II brugte, hed



Karl II's Yacht „Mary“.  
Dette var den anden Yacht af samme Navn. Den første Yacht, som overhovedet kom til England, var den „Mary“, som Karl II fik som Gave fra Holland i 1660. „Mary“ Nr. 2 var den første Yacht, der blev bygget i England med den hollandske Yacht som Forbillede, men dog med visse Forandringer, som Gaffel-sejl og ingen Sværd paa Siden.



Den engelsk Yacht „Mary“ Nr. 2.  
Efter en Tegning af Van der Velde. Bemærk at der ingen  
Sidesværd findes.

„Fubbs“, og dette var det kongelige Øgenavn for den noget fyldige Hertuginde af Portsmouth, paa hvem Kongen satte stor Pris. Yachten var ogsaa fyldig, med følgende Dimensioner: Længde: 63 Fod, Bredde: 21 Fod, Dybgaende næsten 8 Fod, og den var paa 148 Tons, Dybde i Skroget  $9\frac{1}{2}$  Fod. Den blev bygget 1682 i Greenwich af Phineas Pett.

„Katherine“ var opkaldt efter Karl II's Hustru Katherine af Portugal. „Dunkirk“ var ogsaa et passende Navn, for denne Havneby var en Gang engelsk Besiddelse og blev først solgt til Franskmændene i 1662. Denne lille Forretning gjorde Clarendon meget upopulær, og det sagdes, at han havde modtaget Bestikkelse, hvorfor et nyt Hus, han byggede, fik Øgenavnet „Dunkirk House), og saaledes kunde man blive ved med at finde Aarsagen til Navnene paa de andre Yachter.

Kongen tænkte stadig paa at bygge nye Yachter, og Pett havde faaet Besked paa at indsende Overslag over Omkostningerne ved Bygningen af disse, men foreløbig var det „Henrietta“, det galdt. Den var opkaldt efter Karls Moder. Efterfølgende Uddrag af Peppys Dagbog viser, at Kongen ikke var tilfreds med kun at være Amatør Rorsmand, men han havde sine egne Idéer med Hensyn til Skibsbygning og ønskede at give dem fast Form. „For,“ skriver Peppys, „vi spadserede til Whitehall, hvor vi mødte Kongen og fulgte med ham ind i Parken, hvor Mr. Coventry og Kongen talte om at bygge en ny Yacht, som Kongen vilde betale af sin Chatolkasse, idet han har en egen Opfindelse, han vil prøve.“ Denne „Opfindelse“ bestod i at dække Yachten i Bunden udenbords med Blyplader. Det er ogsaa muligt, at Karl stærkt ønskede at reducere det stærke Spring, som Datidens Skibe havde, og formindske de store Opbygninger, for det var ikke ualmindeligt paa dette Tidspunkt at skære Orlogsfartøjerne ned med et Dæk for at gøre dem mindre Bovenvægtige, det kan paa den anden Side ogsaa tænkes, at Karl mente, han kunde forbedre Skrogformen ved at give sine Yachter mindre Bredde og en Proportional større Længde, vist er det, at Kongen altid tænkte paa at forbedre sine Yachter.

Der blev fra Aaret 1665 bygget Yachter af forskellig Størrelse paa Værfterne i Deptford, Chatham, Portsmouth, Rotherhithe o. s. v., og Tendensen var at

bygge Fartøjerne mere og mere drægtige.

Vi har set Karl II stille Pett overfor en ny Type Fartøjer, vi har set Kongen ansprore Kappelstriden mellem de to Brødre for derved at faa bygget den bedst mulige Yacht til at slaa „Mary“; vi har set, at Karl II endog selv hjalp til med at konstruere eller i alle Tilfælde give Udgaat til en ny og forbedret Type. Han forlangte, at hvad der mentes at være en ny Opfindelse skulde prøves paa „Henrietta“, nemlig at dens Undervandskrog skulde beklædes med Blyplader, Forløberen for den senere Udvikling at beklæde Bunden med Kobberplader, men paa Grund af den Tæring, der opstod i Bolte etc., blev denne Klædning af Bunden med Blyplader opgivet.

Her skal til Slut omtales Yachten „Mary“ Nr. 2 og henvises til Gengivelsen af en samtidig Pennetegning af Van der Velde, der viser Prinsen og Prinsessen af Oranje's

Afrejse fra England til Holland den 20. November 1677. Som det vides, blev de formælede den 4. November. Det kongelige Par er ombord paa „Mary“, der lige har lettet, og Forterne ved Sheerness afgiver Kongesalut, som besvares af „Mary“.

Man vil straks bemærke Ligheden mellem denne Yacht og de hollandske Yachter, men denne „Mary II“ har i Stedet for Sprydsejl Caffelsejl uden Bom. Klyveren løber paa Klyverlejderen og Fokken paa Fokkestaget, saaledes at de begge nemt og hurtigt kan bjeriges og beslaas. Der føres en Gøs paa den yderste Ende af Bovsprydet, et Flag paa Flagspil Agter, og paa Toppen af Masten føres den kongelige Standard.

Denne „Mary II“ havde følgende Maal: Længde  $62\frac{1}{2}'$ , Bredde  $21\frac{1}{2}'$ , Dybde i Skrog  $8\frac{3}{4}'$  og Dybgaende  $7\frac{1}{2}'$ . Den var paa 166 Tons, altsaa nøjagtig 66 Tons større end sit Forbillede. Den havde 20 Mands Besætning og førte 6 Kanoner. Yachten var bygget 1667 i Chatham af Phineas Pett.

Billedet paa næste Side viser nogle af de heri omtalte Yachter, nemlig „Katherine“, „Charlotte“ (næsten ude af Syne), „Greyhound“ og „Anne“, disse to sidste viser lige deres Gallionsfigurer og Forstævn.

Takket være Karl II's Entusiasme og den Opmærksomhed, den første „Mary“ vakte mellem Skibsbyggere og Folket, saa havde Yachtbygning og Kapsejlsads faaet fast Fodfæste i England. Adelen viste sin Interesse for den nye Sport, og det varede ikke længe, før Dronning Katherine og Hertugen af Richmond var blevet Yachtejere. Entusiasmen bredte sig ogsaa til Frankrig, og Karl II tillod Sir Anthony Deane at tage til Frankrig, hvor han byggede et Par Yachter for Ludvig XV. Selv om Forholdene under Karl II's Regering ikke altid var lige gode til at fostre Lystsejlsads, idet de engelsk-hollandske Krige gjorde, at man ikke kunde sejle rundt til The Downs og over til Frankrig, saa blev Yachterne dog brugt af Flaaden, selv om selve Lystsejlsadsen var stoppet, og foruden Krigene var der først den store Pest i London og dernæst den store Ildebrand i London, hvad der altsammen havde en dæmpende Indflydelse paa Folks Fornøjelsessyge.

Men selv om der kom en Nedgang i Sporten, saa døde den dog ikke, for 35 Aar efter Karl II's Død

fandtes der dog saa mange Yachter, at den første Yachtklub kunde startes, og det var mærkværdig nok ikke i England eller Skotland, men i Irland den blev startet i Aaret 1720 under Navnet Cork Water Club, og den findes endnu i Dag under Navnet Royal Cork Yacht Klub.

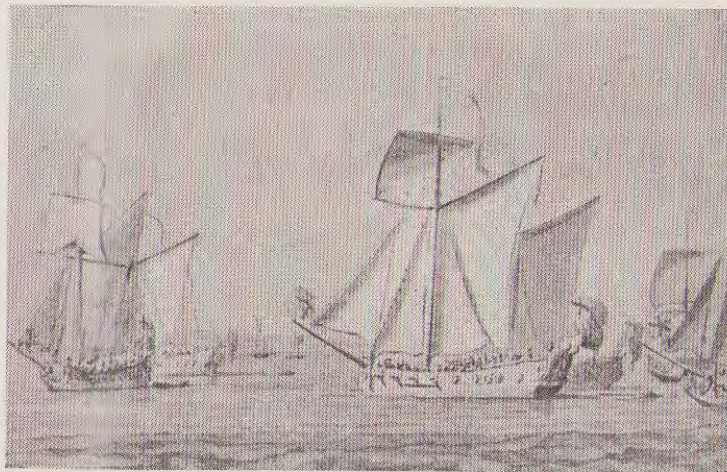
Karl II levede i en Periode af Verdens maritime Renaissance, i hvilken der, en Snes Aar efter hans Død, fremstod en af de mærkeligste kongelige Yachtsmænd, nemlig Peter den Store af Rusland, der, kommende inde fra Fastlandet, for at lære Skibsbygning selv arbejdede som Skibstømmer, og som paa alle Maader vilde prøve paa at gøre Rusland delagtig i Udviklingen, som den da var i Europa.

Der var daarlig nok et søgaaende Fartøj i hans Rige, og med en Befolkning, der ikke kendte noget til Søværnen og ikke brød sig en Døjt om det, forsøgte Peter hele sit Liv at opbygge en Flaade, det saavel Krigs- som Handelsflaade, og paa at føstre Sømandsskab hos Befolkningen i sit Rige. Han var selv Sømand, men Arbejdet med at gøre sine Undersaatter til Søfolk var for stort, det lykkedes ikke for ham.

Peter lærte sit Haandværk, som enhver god Haandværker skal, ved at tage Arbejde, hvor han kom hen idet han 1697 udsendte Gesandtskaber bestaaende af 50 unge Russere, der skulde til Holland, England og Venedig for at lære noget af Europas Kunst og Videnskab. Han udsendte ogsaa et Gesandtskab for at slutte politiske Alliancer mod Tyrkiet. Peter sluttede sig til dette Gesandtskab som almindelig Sømand under Navnet Peter Mikhailov, og det var hans Mening at studere Skibsbygning i Holland og England.

Peter ankom til Holland først i August 1697, og han vilde sejle, saa da han kom til Byen Emmerik, forlod han sit store Følge, lejede en lille „Aak“, og med nogle enkelte Hoffolk som Ledsagere sejlede han ned ad Rhinen, gennem Utrecht og Amsterdam til Zaandam. Alene og klædt som Sømand tog han Ophold hos en gammel Skibstømmer og fik Arbejde hos Skibsbyggeren Lynst Rogge.

Den første Dag, han var i Zaandam, købte han til eget Brug en Baad med Mast og Sejl, og en Uge senere købte han en prægtig Boeier, med hvilken han foretog Sejlture i sin Fritid. Peter udviste herunder en beundringsværdig Dristighed, ligegyldigt om det var ved Dag eller Nat, saa sejlede han og kom gentagne Gange i Fare med sin Boeier, fordi han var for dristig, og blev flere Gange kun med Nød og næppe reddet ud af Faren. Peter var 25 Aar gammel, høj, kraftig, mørkladen og med kort krøllet Haar. Han havde en kongelig Fremtræden, men han var meget genert. Han blev kun kort Tid i Zaandam, da han der blev generet af de mange Mennesker, der stimlede sammen om ham, da det rygtedes, at det var Zaren af Rusland, der boede der og arbejdede hos Lynst Rogge. Han sejlede til Amsterdam, hvor han lejede et lille Hus nær Ostindie-Havnen, og han begyndte at bygge en Fregat efter hollandsk Model. Han opholdt sig 4½ Maaned her og arbejdede næsten hele Tiden paa Fartøjet og lærte at kalfatre, rigge og snedkerere.



Nogle af Karl II's Yachter.  
Fra venstre til højre: „Katherine“, „Charlotte“, „Portsmouth“, „Navy“, „Greyhound“ og „Anne“.

Det, der morede ham mest, var de store Fester til Vands, som Regeringen og Magistraten nu og da lavede til hans Ære, og hvor Hundreder af Boeiere deltog. Det var for det meste Eskadresejladser eller Skinfægtninger med rigelig Brug af Krudt og med megen Flagpragt og Musik.

Det generede Peter, naar han paa sine Sejlture blev udsat for de mange Yachtejeres Nysgerrighed, idet de trængtes om ham og mange Gange gav Anledning til Ugehageligheder, naar de vovede at gaa til Luvart af Peters Boeier og tog Vinden fra ham eller kom ham for nær, hvad der nemt medførte, at han gav dem en haardhændet Tilrettevisning.

Han sejlede ogsaa med et større Fartøj til Tetel, og der saa han Fangstflaaden vende hjem fra Hvalfangertøgt under Grønland, dybt lastet med Tran, og den løb ind i Havnen haardt presset af en stiv Nordvester. Dette gjorde et dybt Indtryk paa Ham. Fra Holland tog Zar Peter til England, og i London lejede han Sayes Court af John Evelyn. Her fortsatte han sine Studier over Skibsbygning paa Værftet i Deptford. Ifølge Macauley sejlede han næsten daglig i de halvfjerde Maaned, han opholdt sig i England, med en Yacht i Vinteren og Foraaret 1698. (Fortsættes i næste Nr.)



„De holder nok ogsaa meget af de stærke Farver?“  
„Ja, Frøken, jeg bruger altid HEMPEL's, de holdbareste af alle.“

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

52 Filialer og Kontorer i Provinsen

**HANDELSBANKEN**

„Svendborg

(Fortsat fra Side 8) **Navigationsskole“.**

8) At faa Styrmandseksamen og derpaa Skibsfører-eksamen, hvis jeg har Heldet med mig. Derefter vil jeg ud med udenlandske Skibe, ud at se noget og forsøge at komme godt af Vejen. Men her paa Skolen er det svært for os at følge med, som ikke har nogen Forkundskaber, for Eksempel Real-eksamen.

9) Nej.

10) Ja 1942 med Ministrygeren „Søulven“.

Naar denne Artikel er fremkommet i offentlig Publication, vil et nyt Kuld Elever være udklækket paa „Svendborg Navigationsskole“, have sagt Skolen og maaske ogsaa Svendborg „Farvel“. Men Ankeret, Haabets Symbol, vil gyldent under det hvide Huebetræk lyse op andetsteds, omend foreløbig kun i indsnævret Sejlsads, ja i maaske slet ingen. Dog — Tider vil atter



Styrmands-Eleverne Torben Jørgensen og Aage Kistvad ser efter Skoletid, om der er Raad til en Omgang Øl.

komme med frie Verdens-Farvande, paa hvilke de eksamensafgaaede Elever — Svendborgs værdifulde Eksportvare i levende Kød og Blod — tilligemed Blomsten fra Danmarks øvrige Navigationsskoler forhaabentlig med Dygtighed vil bringe deres Fødeland Fremdrift og Ære, enten det nu bliver med Dannebrog under Salingen eller ombord i fremmed Fartøj!

Carl Østen.

A/s J. FREYTAG, Seilmager

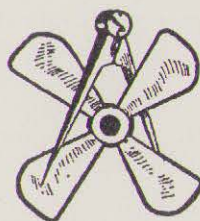
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

D/S DRACO

Korresponderende Reder: R. Fischer-Nielsen

Amaliegade 35 B

Telf. Palæ 5906



**KØBENHAVNS MASKINSKOLE**

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven Den kommunale Elektroinstallatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

D/S JUTLANDIA

Ny Toldbodgade 5

København

Telf. 8192



# Den gamle Havnefoged Chr. Outzen fortæller —!



Havnefoged i Sydhavnen, Chr. Outzen, ved sin Afgang i 1930.

Ved  
CARL ØSTEN

Af de rigtige Søfolk fra de gamle Sejlskibes Tid er der ikke mange tilbage. „Vikingen“ har derfor aflagt Besøg hos frv. Havnefoged Chr. Outzen for at lade ham fortælle om sit lange Sømands-Liv, der førte ham Jordan rundt et Par Gange, førte ham ind i en fleraarig Sejlads med engelske Skibe, lod ham gaa i Land i Australien, hvor han i 4 Aar bl. a. beskæftigede sig med Skov-, Guldmine- og Landbrugsarbejde for tilsidst over Stillingen som Styrmand at lade ham ende som Havne-Assistent og -Foged i Københavns Havn, inden han i 1930 blev tvunget til at lægge op for stedse.

(Fortsat)

## Samfundets Udskud i Krattene.

**B**USHRANGER“NE, d. v. s. Mænd, som var udstødt af Samfundet og holdt til i de vildsomme Krat (Bush), var Politikorpsets sværeste „Vildt“. De lod sig ikke fange levende, da de næsten alle havde begaaet Mord og vidste, at Galgen var dem vis. Trods deres Raahed og Brutalitet kunde de udvise en vis Godhed, idet de stundom gav Rovet til Fattige. En af Bandeførerne, Morgan, kom engang ude paa Landet forbi en skotsk Familie, som sad og begræd et nyfødt Drengbarn, der lige var død, og var kede af, at det ikke var blevet døbt og derfor ikke kunde blive begravet i kristen Jord. Straks gav han Familien en Pengesum, idet han sagde: „I ved nok, at Manden fra Nazareth har sagt: „Lader de smaa Børn komme til mig, og formen dem ikke, for Guds Rige hører saadanne til.“

## Søfolk i Net.

Trods Forbud mod Spiritus blev der drukket megen daarlig Whisky og det stærkt berusende australske Øl, „Sheoak“, i Forbindelse med hvilket jeg kommer til at tænke paa „Sheoaknettene“, der ifølge Loven skulde være udspændt under Landgangen til Skibene i de australske Havne, og som skulde hindre Søfolkene i at falde i Havnen under en Rus. Ikke sjældent traf det sig, at der om Morgenen laa Søfolk i disse Net efter Natens Udskejelser. Under forrige Krig saa jeg et saadant Net udspændt paa et svensk Skib her i København, og da jeg spurgte Styrmanden, om Skibet havde været i Australien, bekræftede han det.

## Kelly-Banden tilintetgøres af det australske Politi.

Den sidste „Bushranger“ hed Ned Kelly, og han var Anfører for den berygtede Kelly-Bande. Ved Hjælp af „Trackers“, de indfødte Negre, der havde Sporsans saa fin som Hunde, havde det ridende Politi endelig faaet opsporet Bandens Hytte inde i et Krat og omringet den. Da Kelly saa, at alt var tabt, kom han ud af Hytten iført en veritabel Rustning med Hjelm paa Hovedet og Staalplader paa Bryst og Ben samt en Revolver i hver Haand, og inden det lykkedes en Politisergent at ramme ham ved et Skud i hans upansrede Skridt, fik han skudt 2 Betjente. Kelly døde af Saaret,

og Resten af Banden blev fanget og hængt. Som bekendt har der været skrevet meget om det ridende, canadiske Politi, medens det australske, hvis Virke sikkert har været lige saa eventyrligt og farefuldt, ikke er meget beskrevet.

## Ned med et Murer-Stillads.

Udsigterne for mig til at komme ind i Politiet var ikke gode — jeg manglede den fornødne Protektion. Saa arbejdede jeg en Tid som Murer, under hvilket Arbejde jeg engang befandt mig paa et Stillads, som styrtede sammen, hvorved jeg kun forvred og forstuede den venstre Fod. Atter havde Lykken staaet mig bi!

Naa, Murerarbejdet var snart forbi, og efter at have været i en Skærvefabrik, hvor Arbejdet næsten var uudholdeligt paa Grund af de smaa Stenpartikler, der trængte ned i Lungerne, fik jeg Arbejde ved Anlæggelse af en Jernbane langt oppe i Landet.

## Dynamitpatronerne skulde opvarmes!

Paa den Del af Jernbanelinjen, hvor jeg arbejdede, foretog man Sprængninger af Sten med Krudt og Dynamitpatroner, som kun kunde springe, naar de var opvarmet inden Brugen. Denne Opvarmning foregik som Regel i en Kobberkedel med Laag. Manden, som stod for Udleveringen af Sprængstofferne, kaldtes for „Powdermonkey“ (Krudtabe). — Da en Mand engang havde tilsidesat Ordren om at benytte Kobberkedlen til Patronernes Opvarmning og i Stedet havde anbragt dem paa en Skovl over aaben Ild, eksploderede de og dræbte Manden, hvilket havde en retslig Undersøgelse til Følge. I Retten ansaa Entreprenørerne sig for sagesløse, eftersom den dræbte ikke havde holdt sig sine Instrukser efterrettelige, og en af dem tog en Patron op af sin Lomme for overfor Dommeren at forklare, at disse Patroner ikke var saa farlige ved Opvarmning som ved Stød. „Naar jeg“, sagde han, „anbringer denne Patron i Nærheden af Ild, vil den i 99 af 100 Tilfælde ikke eksplodere, men derimod næsten sikkert, om jeg kom til at tabe den paa Gulvet.“ I det samme tabte han den virkelig paa Gulvet, og Dommerne fo'r forskrækket tilbage fra deres Sæder. Til alt Held eksploderede Patronen ikke, hvorpaa Entreprenøren

tog den op fra Gulvet, idet han sagde: Mine Herrer, dette maa altsaa have været den hundrede Gang!“

Sprængningerne i sig selv var heller ikke ufarlige, engang kom saaledes en hel Del Arbejdere til Skade, fordi de kom for tidligt tilbage til Arbejdsstedet, hvor ikke alle Ladningerne var eksploderede. Naar de udborede Huller var blevet fyldt med Sprængstof, blev vi beordret væk derfra og maatte først vende tilbage, naar Antallet af Eksplosioner stemte med det anbragte Antal Ladninger, men da sommetider 2 eller 3 Eksplosioner kunde foregaa samtidig og lyde som een, kom der Kludder i Tællingen, og Arbejderne kunde saaledes være kommet for tidligt tilbage og blive beskadiget af de resterende Sprængstofladninger.

### Paa Vandring i „No man“s Land og Farmer-Arbejde.

Da Arbejdet paa Jernbanen var tilendebragt, maatte jeg se mig om efter et nyt Job, og jeg gik længere ind i Landet, men hvor jeg var, og hvad Stederne hed, ved jeg ikke, for de betegnedes med nogle malabariske Navne, der vist stammede fra de Indfødte og betød saadan noget som „Meget Vand“, „Ingen Vand“, „God Jagt“, „Mange Slangere“ etc. Jeg tog saa Arbejde paa en Farm for Høsten, hvorved jeg ogsaa blev bekendt med Landbrugsarbejde, som jo ikke er en Sømand vant.

Der var som vist før sagt stor Arbejdsløshed, selv paa Landet, saa at jeg kun af og til paa de store Faarefarme kunde tjene en Skilling ved et Par Dages Arbejde. Men Farmerne var iøvrigt altid villige til at give os „Swagmen“ et Maaltid Mad og et Natteleje i Lade eller Udhus. Beklædningen krævede ikke store Udgifter, eftersom den kun bestod af Skjorte, Bukser, Hat og Støvler. Paa disse store, australske Faarefarme fandtes ofte over 100.000 Faar, som man faktisk kun havde Tal paa ved den aarlige Klipping, hvor de blev jaget ind i Folde, der kunde rumme et bestemt Antal hver. Faareklippingens Tid var samtidig Ferie for Hyrderne, som denne ene Gang om Aaret fik Samkvem med andre Mennesker. Intet Under derfor, at Hyrderne blev sære Mennesker, som man paa deres ensomme Poster kunde overraske i at tale med sig selv. Jeg ved ikke bagefter, hvor i Australien jeg har været, men jeg tror nok, at jeg overskred Grænsen til Syd-Australien samt strejfede om i andre Kolonier.

### Australien — en modsat Verdensdel.

Dyrelivet i Australien var i Forhold til Europa noget for sig dengang. Rundtom fandtes store, vilde Flokke af Heste og Kvæg, der oprindelig var indført fra Madagaskar og Indien, ligeledes Kaniner, der efterhaanden var blevet saa talrige, at Regeringen udsatte en Præmie for hvert Par Kaninører, man kom med. Paa Kænguruens Hale kunde der koges Suppe, der var nok saa kraftig og nok saa velsmagende som Oksehalesuppe. I det hele frembød Australien mange zoologiske Mærkværdigheder, ja man kan i det hele sige, at denne Verdensdel er modsat den gamle Verden, for Svanerne er sorte, Ørnene hvide, Blomsternes Duft meget svag, Fuglene skriger og kan ikke synge, og Træerne giver ingen Skygge, da deres Blade staa paa Kant imod Sollyset.

### En Kinesers Mening om Geografi og Bibelhistorie.

Da jeg engang derude kom til at tale med en gammel Kineser om denne mærkelige Verdensdel, forklarede han mig sin Opfattelse af Australiens Opkomst paa Jordkloden. Han troede fuldt og fast paa, at Jorden engang havde haft 2 Maaner, og da den ene var blevet tiltrukket af Jorden og kommet ud af sin Bane, var den styrtet ned i Stillehavet og havde dannet Australien. Da jeg lidt ironisk svarede ham, at det maatte have foraarsaget et ordentligt Plask, sagde han ganske affejende: „De har vel nok læst om Syndfloden.“ Saa opgav jeg og lod Manden blive i sin Kinesertro.

### Til Fest hos Austral-Negre.

I Australien i Begyndelsen af Firserne regnede man med, at der fandtes en 30.000 Negre i Syd-Australien, men der har sandsynligvis været mange flere, da mange af dem holdt sig skjult i Krattene og ikke viste sig for den hvide Befolkning. De er efterhaanden decimeret, hovedsagelig paa Grund af den nyere Tids Udskejelser, som vist desværre er det eneste, de har lært eller interesseret sig for at lære af den hvide Race. Regeringen ofrede ellers store Summer til de Sortes Underhold, bl. a. ved Oprettelse af Missionsstationer, hvor de Sorte kunde faa udleveret Klæder, Tæpper, Medicin samt deres uundværlige Haandøkse, „Tommyhawk“en, som de brugte, naar de skulde op i et Gumtræ efter Fugleæg. De havde en i hver Haand, og medens den ene Økse blev hugget ind i Stammen for at afgive Holdepunkt, blev den anden brugt til at gøre et Indhug i Træet til Støtte for Foden, og saadan gik det fremdeles opefter. Negrene var helst fri for rigtigt Arbejde og havde ingen faste Boliger, men sov paa den bare Jord, dog i den koldere Tid af Aaret eller i Regntiden i meget primitive Hytter, hvis Underlag bestod af Bark og Blade. Engang overværede jeg en Neger-Fest, som de selv kaldte for „Corroboree“, ved hvilken to Personer slog to Træstykker mod hinanden i en vis Rytme, hvortil de andre saa dansede, men hver for sig og med nogle Trin og Bevægelser, der minder om vor Tids Jazz. Og iøvrigt var det kun Mændene, som dansede.

Negrene var ikke saa nøjeregnende med, hvad de spiste, jeg har saaledes set dem spise giftige Slangere. Paa mit Spørgsmaal, om de ikke troede at blive forgiftede, svarede en Sort mig: „Nej, nej, ham Slange ikke Mavegift, kun Blodgift, dersom mig æder ham, mig ikke dør, men bider han mig, mig dør.“ Naar de havde nedlagt et eller andet Dyr, spiste de af det, indtil de blev syge, hvorefter de kastede sig ned paa Jorden, vridende sig af Smerter. Men saasnart Føden var nogenlunde fordojet, fortsatte de igen med at æde. Disse Sydaustral-Negre paastod overfor mig, at de aldrig havde været Menneskeædere, men jeg tillader mig at have en Formodning om, at de har været det i Tilfælde, hvor de kunde slippe godt fra det.

### Neger-Mentalitet.

Mentaliteten hos disse Negre kan jeg maaske bedst illustrere ved et Par morsomme Tildragelser. Til en bereden Politibetjent var der opført et Hus med Arrestlokale. Ved Indvielsesfesten blev et Par af Haand-

værkerne saa fulde, at de maatte indsættes i Arresten. Da en af Gæsterne under Festens Forløb gik udenfor, stod der en Sort og skoggerlo, og da Gæsten spurgte ham om Grunden hertil, svarede den Sorte: „Hvid Mand tror ham meget klog, men ham dum, han bygger Arrest og gaar selv i den.“ Ved en anden Lejlighed, hvor man var i Færd med at anlægge en Telegraf-Linje, raabte en Sort til Arbejderne: „Staaltraad altfor højt oppe, ham Kænguru hoppe under den.“ Hans Tankegang var, at Telegraftraadene skulde sættes op til Indfangning af disse Dyr. — Paa Faarefarmene havde man altid 2 eller 3 Negre som Altmuligmænd, „Knockabouthands“, som de hed paa Engelsk, og som blandt andet paa Grund af deres fine Sporsans bragte Hyrderne deres ugentlige Ration af Fødevarer. Hyrderne fik desuden 7 Plader „Cavendishtobak“, men da en Hyrde gentagne Gange kun fik 6, klagede han til Farmeren, som tog den Sorte i Skole. Denne benægtede imidlertid at have taget den ene Plade Tobak. Saa sagde Farmeren næste Gang til Negeren: „Nu skriver jeg paa denne Seddel, som Du faar med, at der er 7 Plader Tobak, og at Hyrden, hvis han kun faar 6, skal piske dig“. Hyrden fik atter kun 6, hvorfor han ifølge Seddelen tog Pisken frem. Straks begyndte Negeren at jamre sig og sige: „Mig ikke forstaa, mig gemme Seddelen i Sandet, mens mig stjæler Tobak, hvor kan han Seddel vide og fortælle, at mig stjæler?“

#### Man plaffede de Sorte ned —.

Oppe i Nordterritoriet, der i de Dage var den nordlige Del af Syd-Australien, havde en Del Sorte søgt Tilflugt, efter at den sydlige Del af Kolonien tildels var taget i Besiddelse af den hvide Race. I Nordterritoriet, hvor Negrene var endnu mere uciviliserede og uomgængelige og ofte baade tyvagtige og ondsindede, havde de sikkert flere af de uopklarede Mord paa den hvide Befolkning paa deres Samvittighed, hvorfor det beredne Politi og de hvide, selvom det var forbudt, ikke tog det saa nøje med at plaffe en Sort ned.

#### Særegen Form for Neger-Duel.

De Sortes Vaaben bestod af et Spyd, en Kølle eller Knippel, et Skjold, alt af haardt Træ, samt et halvmaaneformet Stykke Træ, den saakaldte Boomerang, der som bekendt kommer tilbage af sig selv, hvis den kastes rigtigt og ikke rammer sit Maal. Ved Dueller mellem de Sorte — nogle gamle Kolonister har fortalt mig det — brugtes den førmtalte Knippel som Vaaben. Kombattanterne trak da Lod om, hvem der skulde have det første Slag, der gjaldt ikke mindre end Modstanderens Hoved! Den, der tabte ved Lodtrækningen, bøjede straks sit Hoved nedad for at modtage Slaget, hvorefter det var hans Tur til at slaa, og saadan blev man ved, indtil den ene blev slaact „knock out“ — altsaa en Duel-Form, jeg tror ikke vilde have egnet sig for en hvid Mands Hoved. Disse Neger-Dueler skyldtes vist mest Kvindehistorier, men hvordan Negrene opfattede Ægteskabet, fik jeg ikke rigtig Rede paa. I hvert Fald havde de Negre, som holdt til mellem de hvide, ifølge Loven kun een Hustru („Lubra“), som de dog ikke havde noget imod at sælge for en Bagatel som for Eksempel en Plade Tobak. Jeg tror dog ikke, at disse sorte, halvnøgne og alt andet end rene „Damer“ var meget eftertragtede.

#### Negrene kendte Slambad for 70 Aar siden.

Vor moderne Tids Slambade imod Rheumatisme var allerede kendt af disse Austral-Negre, som lod saadanne Patienter nedgrave til Hagen i Flodbredernes Mudder. Kuren kunde vare en Snes Timer, og de paagældende maatte selvfølgelig være under Opsyn for ikke at blive angrebet af vilde Dyr og Insekter.

#### Videre paa Vandring i vildsomme Egne.

Efterhaanden kunde jeg indse, at denne Flakken om ikke vilde skaffe Penge til den paatænkte Styrmands-Eksamen, og da jeg ikke vilde leve en Faarehyrdes monotone Tilværelse, begav jeg mig atter paa Vandring fra det Sted, hvor jeg var, og som jeg ikke vidste hvor laa, kun vidste jeg, at det laa langt oppe i Landet, og at jeg skulde vandre imod Syd. Jeg vilde nu til Port Adelaide for med Skib at tage til Yorkes Peninsula, hvor der skulde være mindst Arbejdsløshed. Foran mig laa flere Dagsmarcher, og en Dag, hvor det regnede, og jeg saaledes ikke havde Solen at gaa efter, anede jeg ikke, i hvilken Retning jeg gik. Men i hvert Fald befandt jeg mig paa en ubeboet Slette med enkelte Eukalyptustræer, og da Solen ved Middagstid brød igennem, klatrede jeg op i et højt Træ for om muligt at øjne en menneskelig Bolig. Til min Glæde saa jeg virkelig en Røgsojle stige til Vejrs i Horisonten, selvom jeg ikke vidste, om den stammede fra hvid eller sort Mand, fra Ven eller Fjende. Men hvad det end var, jeg gik derhen imod, da jeg nødigt vilde overnatte i mit Telt her i denne vilde Egn, hvor jeg kunde risikere at blive angrebet af Slinger eller vilde Hunde (Dingos). Det viste sig heldigvis, at Røgen kom fra et Telt tilhørende en „Bushman“. Disse hvide „Bushmen“, som der var mange af, førte en Eremit's Tilværelse ude i Krattene, og de var let kendelige paa Grund af deres lange Haar og Skæg. Det var menneskesky, men venligtsindede Folk, som ernærede sig ved alle mulige job. Hos denne „Bushman“ blev jeg venligt modtaget og trakteret med Kaninragout, The og Brød, som han selv havde bagt. Næste Dag, efter at jeg var blevet forsynet med Proviant og havde faaet min Sejldugspose fyldt med Vand, begav jeg mig efter hans Anvisning paa Vej til den nærmeste Kro, der laa et Par Dages Vandring borte, og hvorfra jeg tog med Diligence-Posten til Adelaide.

#### Da Adelaides Politiinspektør læste Premierminister i Stedet for Sogneraadsformand.

Hos engelske Venner i Adelaide laa der Brev til mig fra Danmark med en anbefaling paa Engelsk fra Lensbaron Reedtz-Thott, „Gaunø“, der kendte mig fra min Barndom i Vejle. Da jeg gik op til Politiinspektøren i Adelaide for at forhøre, hvorledes det stod til med min Ansøgning, medbragte jeg anbefalingen, som var underskrevet med „Baron Reedtz-Thott, Chairman in the parish Council“, hvilket jo betyder „Formand i Sogneraadet“. Trods den senere Konsejlpresident's alle gode Egenskaber uførtalt, skrev han ikke Skønsskrift, hvorfor Inspektøren læste Baronens Tillidshverv som „Chairman in the *danish* Council“, hvilket betyder Premierminister, og hvilket fik Inspektøren til at udbrude: „Ja, det er jo en stor Stilling, som vi maa tage Hensyn til. Nu kan De foreløbig møde her den 1ste

hver Maaned for at høre, hvordan det gaar.“ Saa opgav jeg for stedse at komme ind i det beredne australske Politi og tog til Havnebyen Adrossan paa Yorkes Peninsula, hvor jeg fik Arbejde som Murerarbejdsmand. Kort efter tilbød Mester mig Kompagniskab, men da han ikke kunde gøre rentable Overslag, tjente vi ikke noget, og saa tog jeg Plads paa en Farm, hvor jeg fik lært Landbrug samt at ride paa Heste. —

### Økse i Foden paa ensom Farm og Øjensygdом.

Under et Ærinde paa en nyoprettet Tillægs-Farm, til hvilken jeg hver Lørdag bragte Proviant, var jeg saa uheldig en Søndag Morgen, da jeg skulde kløve noget Træ til Ildgøring, at Øksen smuttede og gik gennem Støvlen paa min ene Fod. Der var ingen Hjælp at faa, eftersom der ikke fandtes noget Menneske i flere Miles Omkreds, men jeg fik Støvlen hevet af og Blødet standset, hvorefter jeg lagde et grønt Blad paa Saaret, som jeg forbandt mer et Stykke af min Skjorte. Det var heldigvis kun et Kød Saar, jeg havde faaet, og som snart lægtes. Farmingen for mig maa have gaaet ganske godt, for min Husbond foreslog, at jeg skulde optage en ny Parcel, ligesom han tilbød mig at hjælpe mig over de første Vanskeligheder. Men jeg maatte afslaa Tilbudet, ikke alene paa Grund af, at jeg vilde tilbage til Søen, men en Øjensygdом, „Sandyblyght“, som jeg paadrog mig, var ogsaa medvirkende hertil. Denne Øjensygdом var meget udbredt og fremkom ved, at man gned det fine Ørken-sand, der kom ind i Øjekrogene, rundt, hvorved der skabtes Irritation som forværredes i det stærke Sollys. Om min Deltagelse i Slukning af Skovbrand, hvor jeg blev stærkt medtaget af Røgen, ogsaa har skadet mine Øjne, anser jeg ikke for udelukket. Jeg led store Smerter, da jeg blev indlagt paa et Hospital i Adelaide, og var omtrent blind i 3 Døgn. Efter Udskrivningen fra Hospitalet skulde jeg nogen Tid bruge Brillen med røgsværtede Glas, og da Overlægen tillige „trøstede“ mig med, at Sygdommen var tilbøjelig til at gentage sig, sagde jeg Arbejdet i Land Farvel, ja hele Australien, hvor jeg nu ellers var blevet kendt med Forholdene og kommet til at synes godt om dets Befolkning, navnlig Landbefolkningen, hvor jeg altid som den fremmede Dansker kun havde mødt Venlighed.

### Bødestraf for Banden og Sværgeren i Australien.

Under min Rekonvalescens hos mine Venner i Goodwood hørte jeg om et Par Tildragelser vedrørende en kendt Adelaide-Dommers Slagfærdighed. Der var i Australien Bødestraf for Banden og uhøvisk Tale paa offentlige Steder. En Dag idømte Dommeren en Anklaget, der var i Retten for første Gang, en Minimumsbøde paa 5 Shilling. Den Anklagede havde ikke mindre end 1 Pund Sterling, altsaa 20 Shilling paa sig, som Rettens Kasserer ikke kunde veksle. „Saa maa De vente,“ sagde Dommeren, „indtil der kommer nogle flere Bøder i Kassen.“ „Naa, det kan være det samme,“ svarede den Anklagede, „jeg kan bande dem af,“ og saa begyndte han at bande og tordne i Retten, men Dommeren afbrød ham straks med at sige: „Nu er det nok. Deres Bøde var paa 5 Shilling, nu faar De en til

paa 15 Shilling for Krænkelser af Rettens Værdighed, og saa passer Pengene. Før ham ud.“ — Da der en anden Gang faldt flere Bøder paa 10 Shillings for Banden paa Gaden, sagde en af de Dømte til Dommeren: „De kan nok ikke aabne Munden i Dag uden at sige 10 Shilling,“ hvortil Dommeren saa svarede: „Saa idømmer jeg Dem til en Forandring 20 Shilling.“ Disse Tilfælde hørte selvfølgelig til Yderlighederne, ellers foregik alt meget højtideligt og med Titulaturen „Your worship“ til Dommeren.

### Kun 3 Nyheder fra Danmark i australske Blade.

De forskellige Stater, Queensland, New South Wales, Victoria og South and West Australia havde, medens jeg opholdt mig derovre, sit eget Parlament og en uansvarlig Guvernør, udnævnt af Dronning Victoria. Af de eneste 3 Nyheder fra Danmark, som jeg i de 4 Aar læste i de lokale Blade: Christiansborg Slots Brand, Demonstrationstog ved Folkeførereren Chr. Bergs Løsladelse fra Fængslet samt Storbritanniens og Ruslands Valg af Kong Chr. IX til Mægler i en Grænsestrid om Afghanistan, var denne sidste Nyhed ogsaa af stor Interesse for Australiens Befolkning, eftersom denne frygtede en Krig mellem disse 2 Stormagter. En russisk Flaade kunde nemlig fra Vladivostock hurtigt naa ned til Australien og brandskatte Landet, inden Hjælp fra Moderlandet naaede frem. Australien arbejdede derfor hen imod et Forsvar, oprettede en frivillig Folkevæbning samt byggede Fæstningsværker i de større Kystbyer, hvis Mandskab bestod af hvervede Folk, der kommanderedes af britiske Officerer.

I 1884 fik Syd-Australien sit første Krigsskib „Protector“, en Kanonbaad, der var bygget i England og havde britisk Besætning ombord. Den var vel paa Størrelse med de danske Krydsere „Hejmdal“ og „Hekla“ og ikke meget bevendt som Beskytter af en saa udstrakt Kyststrækning, men den var i alt Fald Begyndelsen til en Flaade.

Under mit Ophold i Syd-Australien overværede jeg et Besøg af en Deling af den engelske Hjemme-Flaade „The flying squadron“, der kaldtes saaledes, fordi den pludselig kunde dukke op, uden at nogen anede dens Ankomst — man havde jo ikke opfundet Radioen dengang. Eskadren bestod af flere Slagskibe, og baade den flotte kæmpestore Admiral Tryon, Officererne og Besætningen vakte Opsigt i Adelaides Gader. Admiralskibet „Victoria“ mødte nogen Tid efter sin sørgelige Skæbne ved Tripolis, idet Slagskibet „Camberdown“ ved fejl Signalering fra „Victoria“ og deraf følgende fejlagtige Manøvre vædrede dette, saa det sank paa 70 Favne Vand, hvorved næsten hele dets store Besætning samt Admiral Tryon fandt Døden. Saavidt jeg husker, sejlede de to Skibe i Frontlinje, og Signalet fra „Victoria“ lød paa, at Skibene skulde svinge imod hinanden til diametralt modsatte Kurser, men der har altsaa ikke været tilstrækkelig Plads imellem Skibene til denne Manøvre.

### Farvel til Australien i 1886.

Jeg vilde nu efter disse 4 Aars Landophold i Australien hjem til Danmark for at tage Styrmands-eksamen, og da der stadig var nok af Hyrer i Lang-

vejsfart, mønstrede jeg paa et Liverpool Barkskib „Jane Sprott“, der skulde gaa til Talcahuana, Chile, for at laste Hvede til Europa, saa selv om det var en Omvej, gik det dog hjemefter.

### Ærter og Flæsk den ene Dag — Flæsk og Ærter den anden.

Undervejs blev vi sat til at hejse noget salt Kød, der var blevet fordærvet, op af Proviantkælderen og hivede det udenbords til Hajføde, alt medens vi maatte holde os for Næsen. Jeg tænker, at Kødet har været for mange Gange rundt Kap Horn! Efter den Dag stod den paa Ærter og Flæsk hver eneste Dag, hvilket selvsagt blev en noget ensformig Kost. Desuden bestod Flæsken af Mavesider med Dievorter, og saa har jeg endda ikke omtalt det for pænt. Der blev saa stillet en Deputation paa Benene, som skulde paatale Sagen for Kaptajnen, hvilket viste sig ikke at være nogen let Sag, eftersom der var syv forskellige Nationer ombord. Men imidlertid blev en Italiener, en Græker og en Russer-Finne, sidstnævnte som Ordfører, sendt afsted. Kaptajnen vidste selvfølgelig godt, hvad vi fik at spise, men svarede straks forundret: „Hvad hører jeg, kald paa Kokken.“ Denne, en Hollænder, svarede Kaptajnen, at der jo ikke fandtes anden Spise ombord. „Well,“ sagde Kaptajnen, „saa giv dem Ærter og Flæsk den ene Dag og Flæsk og Ærter den anden, saa at der kan blive lidt Afveksling, og saa forresten skrup forud med jer og pas jert Arbejde.“ Naa, efter Ankomsten til Europa fik vi udbetalt et ekstra Vederlag for dette Brud paa „Board of Trade“s Kost-Reglement.

### Gift i Cognac'en i Talcahuana.

I Talcahuana kom jeg ud for en ubehagelig Oplevelse i Land. I engelske Skibe i Langvejsfart fik Mandskabet „Liberty“ ved Ankomst til Havn, d. v. s. 24 Timers Frihed fra Tjeneste paa Skibet samt en halv eller hel Maanedes Hyre udbetalt, hvilket faktisk betød: „Gaa i Land i 24 Timer og mor jer for Pengene.“ Under min „Liberty“ i Talcahuana var jeg i Følge med 2 Englændere fra Skibet, og vi gik ind paa en Knejs for at faa vekslet vore Sedler. Jeg bestilte 3 smaa Glas Cognac, ved hvis Betaling jeg fik vekslet, samtidig med at mine 2 Kammerater lod veksle. Efter at have tømt Glassene ved ingen af os, hvad der skete, for da Englænderne kom til sig selv, laa de i en Smøge, udplyndret for deres Penge, ligesom deres Jakker og Støvler ogsaa var dem frataget. Og da jeg kom til Bevidsthed, havde jeg en Fornemmelse af at være forslaaet i Ansigt og Hoved, men til alt Held havde jeg mine Penge i Behold. Jeg tænker, at jeg under Udplyndringen har sat mig til Modværge, og at Røverne er blevet forstyrret i deres Forchavende. Bagefter var vi klar over, at der maatte være kommet et bedøvende Middel i vore Glas, ellers kunde det ikke være gaaet os saadan. Røveriet var sikkert begaaet af de saakaldte „Beachcombers“, d. v. s. Udskud af Sømandsstanden, der særligt i de Egne hovedsageligt levede af at udplyndre Søfolk, og det er ikke usandsynligt, at de stod i Ledtog med visse af Havnekejpernes Værter. — Hveden, vi skulde lade, blev ladet som „Bulk“, altsaa løst i Lastrummet, ved hvis Skibssider

var to Tiere fyldt af Sække med Hvede, medens et Skod gik midtskibs fra For til Agter, hvilke særlige Foranstaltninger var truffet, for at Lasten ikke skulde forskubbe sig undervejs. Rejsen lød paa Queenstown i Irland for Ordre, og Turen rundt Kap Horn gik som en Leg, da vi lænsede hele Tiden for en meget stærk Vestenvind. Vi var ogsaa saa heldige baade med Sydøstpassaten sønden for Ækvator og Nordøstpassaten norden herfor samt gennem det mellem Passaterne saakaldte „Stille Bælte“, saa at vi havde en hurtig Rejse til Queenstown.

### Nærved Forlis i Kanalen.

I Queenstown lød Ordren paa Dunkerque som Losseplads, men undervejs hertil kom vi ind i en orkanagtig Storm, der bevirkede flere Sejlskibes og Fiskefartøjers Forlis. En Aften sagde 2den Styrmand, hvis Fortrolighed jeg havde, til mig, at jeg skulde tage mit bedste Toj paa under mit Olietoj samt have alle mine Penge paa mig, for vi vilde næppe gaa klar af Landet i den kommende Nat. Dette Raad var lige haardt nok for mig at høre, eftersom jeg hidtil var sluppet fra næsten alle Slags Livsfarer, men nu, hvor jeg, der efter saa mange Aars Forløb var mit Fædreland, min Far og mit Hjem saa forholdsvis nær, kunde risikere at sætte Livet til ved et Forlis. Naa, Vinden flovede imidlertid saa meget af i Løbet af Natten, saa vi ved at forøge Sejlføringen kom klar af Landet, udfor hvilket vi snart i mange Timer havde halset rundt flere Gange med korte Mellemrum. I Dunkerque erfarede jeg af Lødsen, vi havde haft ombord, at han og Kaptajnen ellers havde bestemt at brase Firkant og sejle Skibet paa Land som en sidste Udvej for at bjærge Skibet.

### Atter i Danmark efter 8 Aars Fravær.

Jeg afmønstrede i Dunkerque, tog med Rutedamperen til Hull og derfra med Dampskibet „Frederik“ til København, hvor jeg gik i Land paa Toldboden i 1886, altsaa efter 8 Aars Fraværelse. Jeg følte straks, at jeg ligesom var i Familie med alle de Mennesker, jeg mødte, hvorimod min Tunge kludrede i det, naar jeg vilde tale mit Modersmaal! (Fortsættes).

## Styrmandseksamen.

Følgende Kvartermestre fra Søværnet har d. 1. Juli d. A. bestaaet Styrmandseksamen ved Københavns Navigationsskole med et Gennemsnit af 149 Points (Min. 87 — Max. 203).

Kurset varede 7½ Maaned og var oprettet som en Beskæftigelsesforanstaltning. Elevernes Gennemsnitsalder var 38 Aar:

E. Aagesen. R. Knudsen. J. Olsen. T. W. Jørgensen. V. V. Jørgensen. C. V. Frøbenius. S. Jacobsen. E. Petersen.

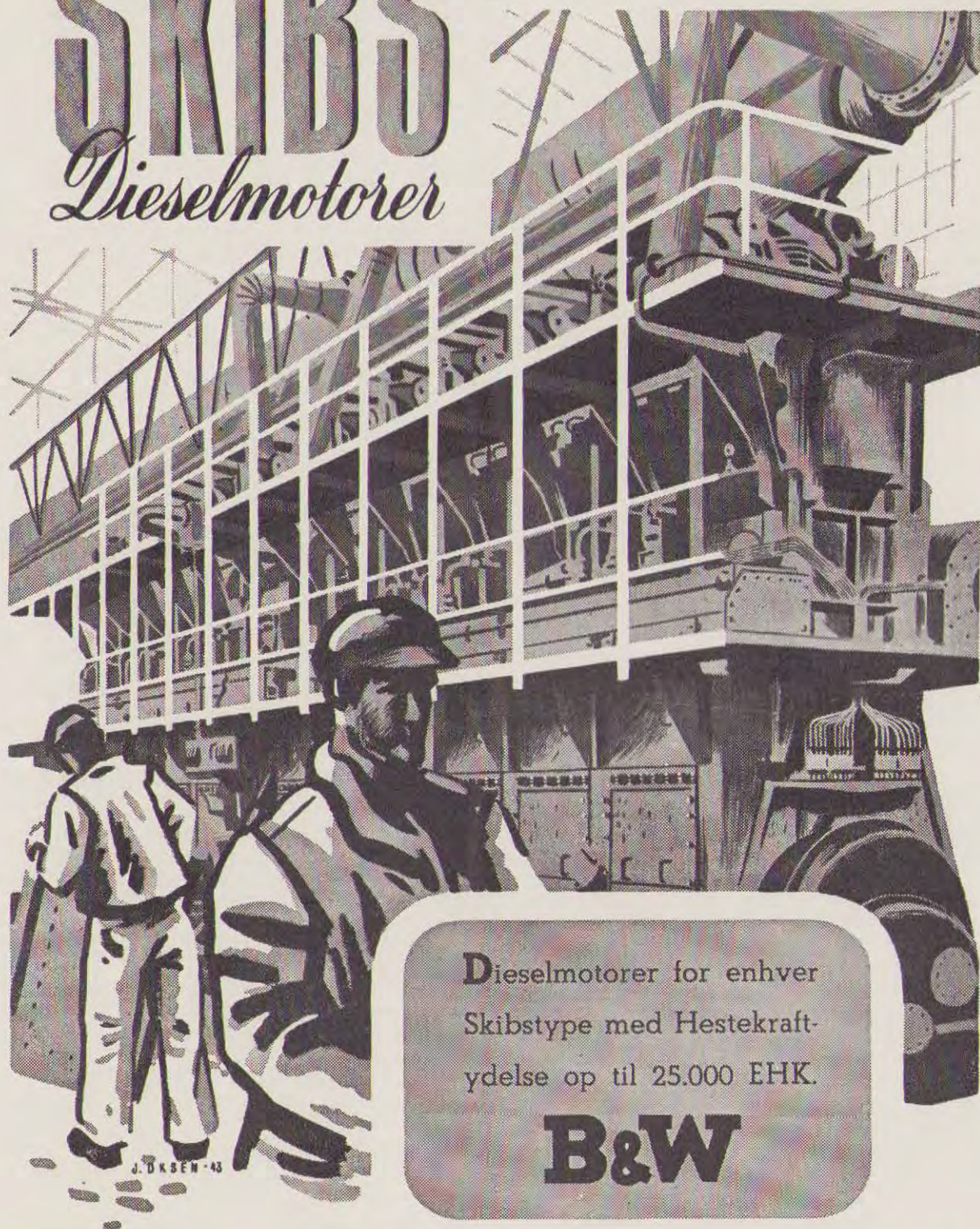
### Et pragtfuldt Maleri af »Tjalfe«

til Salg. Pris Kr. 165.00. Et virkelig fordelagtigt Køb. Malet af Marinemaler Dahl.

**SALTOFT, Allégade 23 — Tlf. Fasan 942 x**

# SKIBS

*Dieselmotorer*



Dieselmotorer for enhver  
Skibstype med Hestekraft-  
ydelse op til 25.000 EHK.

**B&W**

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. August 1944



Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Esbjerg  
 D/S Als  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bes  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske Kulkompagni  
 Det Danske Petroleum A/S  
 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 Helgeland  
 D/S Helgeland  
 D/S Helgeland  
 Rhederi M. Jepsen, A/S, Aabenraa  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus  
 D/S Jutlandia  
 D/S Jyden, Esbjerg  
 A/S Motortramp, Stensved  
 D/S Myren  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi  
 D/S Nautic  
 D/S Navitaa  
 D/S Norden  
 Rederiet Ocean, A/S  
 D/S Orient  
 D/S Orion  
 D/S Pacific  
 D/S Phoenix, Esbjerg  
 D/S Progress  
 J. Saabye & O. Lerche  
 D/S Samsø  
 D/S Solnæs  
 A/S Det store Nordiske Telefonselskab  
 D/S Svendborg  
 Rederiet Oluf Svendsen.  
 Rederiet Hans Svenningsen  
 A/S Em. Z. Svitser's Bjergnings-Entreprise  
 Svitser's 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

## Industrielle og organisatoriske Spørgsmaal ved Bygningen af Skibe til den svenske Flaade.

Ved Krigsudbruddet i 1939 opstod straks Problemet, hvorledes man kunde opfylde Kravet om Forøgelse af Flaaden. Takket være, at der fandtes færdige Konstruktionstegninger, kunde Bygningen af visse Typer Jagere, U-Baade og Ministrygere hurtigt sættes i Gang. Parallelt hermed satte man Undersøgelser i Værk om, hvorledes den bedste Sammensætning af et Nybygningsprogram over et længere Tidsrum burde være. Forslaget paa Grundlag af Forsvarsbetænkningen af 1941 for Tiden 1. Juli 1942—30. Juni 1947 blev vedtaget af Rigsdagen i 1942. Dette Program omfattede dels et Antal lette Fartøjer og U-Baade og dels de større Enheder, Krydsere og 1800 ts Jagere. Af Hensyn til Ønsket om paa kortest mulig Tid at tilføre Flaaden nye Fartøjer deltes Nybygningsprogrammet saaledes, at Konstruktions- og Byggevirksomheden først og fremmest blev lagt an paa de lette Fartøjer. Efterhaanden som det tekniske Personale blev frigjort fra disse Opgaver, kunde man overgaa til de større Enheder med længere Byggetid.

Fig. 1 viser, hvorledes Bygningen af Skibe belaster Industrien i

Tiden 1937—1947. Fartøjerne er indtegnede saaledes, at deres Midtpunkter svarer til Datoen for Afleveringen. Ved Tegning af Belastningskurven er Fartøjets hele Pris regnet som konstant Belastning fra Kontraktsdatoen til Leveringen. Bekostningerne er henført til Udgiftstallet d. 1. Juli 1943. Det fremgaar af Diagrammet, at Belastningen før Krigen drejede sig om 10—15 Millioner Kroner om Aaret. Et Par Maaneder efter Krigsudbruddet steg denne Belastning meget kraftigt som Følge af de hurtigt igangsatte Bygninger af lette Fartøjer efter Tegninger, som man havde (Byjagere, d. v. s. Jagere med navne efter Byer, f. Eks. Malmö, Göteborg, „Arholma“-Strygere, smaa Strygere etc.). Belastningen var til Tider oppe paa 90 Millioner Kroner om Aaret i 1940 og udgjorde i Middelal 80 Millioner Kroner om Aaret. Da imidlertid disse Nybygninger kunde fordeles over et stort Antal Værfter, blev Belastningen paa Værftsindustrien langtfra saa mærkbar, som Tallet 90 Millioner Kroner om Aaret kunde tyde paa. Efterhaanden som disse Fartøjer blev afleveret, sank Belastningen og udgjorde i den sidste Halvdel af 1941



**G. W. Frydenlund & Søn**

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

og Begyndelsen af 1942 omkring 45 Millioner Kroner. I denne Tid byggedes U-Baade og Torpedobaade og Konstruktionstegningerne til Kystjagere, som blev leverede i 1942, blev udført. Samtidig var Forberedelserne i Form af Konstruktionsarbejde i Gang for de i Femaarsplanen indgaaende Fartøjstyper, moderniserede Stadsjagere etc. De i Femaarsplanen helt eller delvis indgaaede Nybygninger er i Diagrammet forsynet med Flag eller Vimpel. Grænsen for Skibsværfternes Kapacitet sattes i denne Tid af ikke bristende Fremstillingsevne — som det tydeligt fremgaar af Diagrammet — men af for lille Tilgang af kvalificeret Konstruktionspersonale. Efterhaanden som Konstruktionsarbej-

Krydserne „Tre Kronor“ og „Göta Jejon“ er nu under Bygning. Der er for Udførelsen af Konstruktionsarbejdet for selve Skibene truffet en særlig Aftale mellem Marineforvaltningen og et af Værfterne. Største Delen af dette Konstruktionsarbejde er nu udført, hvilket har til Følge, at alle større Materialbestillinger har kunnet afgives og Arbejdet paa Byggebeddinger og i Værksteder fremmes i hurtigt Tempo. Konstruktionsarbejdet for de større Underleverancer udføres af de respektive Underleverandører i Samarbejde med Marineforvaltningen.

Af Plade- og Profilmateriale medgaar der til de to Skibe ca. 4800 ts, som paa det nærmeste er specificeret

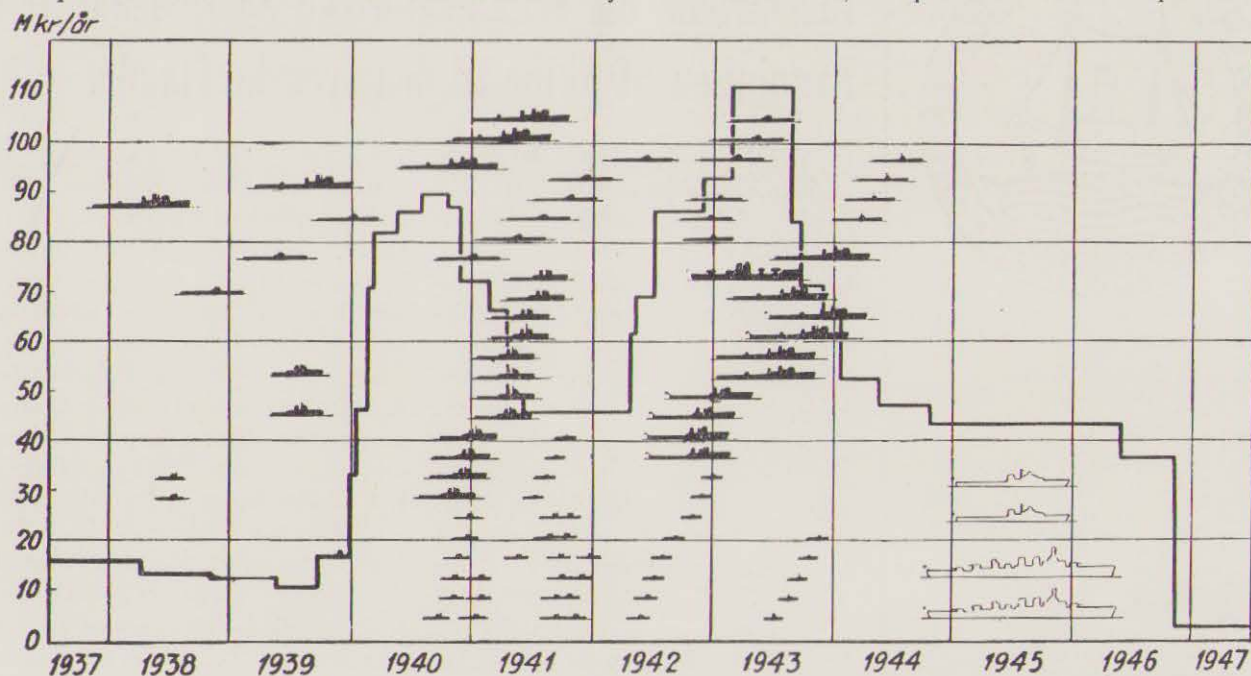


Fig. 1. Industriens Belastning ved Bygning af Krigsskibe i Perioden 1937—1947.

det blev færdigt, steg atter Belastningen paa Industrien i Løbet af 1942 og naaede i Begyndelsen af 1943 en Topbelastning paa noget over 110 Millioner Kroner. Den kraftigt markerede Top foraaarsagedes af Bygningen „Älvsnappen“, der blev fremstillet paa Rekordtid. I Løbet af 1943 blev et stort Antal Fartøjer færdigbygget, og Belastningen sank som Følge heraf gradvis. Den har for Tiden en Størrelsesorden paa 45—50 Millioner om Aaret, og man regner med, at den vil blive paa denne Højde til henimod Slutningen af 1946.

Den samlede Udgift for det i hele Diagrammet viste Nybygningsprogram, regnet fra Krigsudbruddet til og med 1947, udgør omkring 430 Millioner Kroner. Værdien af de hidtil færdigbyggede Skibe svarer til ca. 75 pCt. af dette Beløb. De store Svingninger i Belastningen er selvfølgelig meget ufordelagtige saavel for Industrien som for Marinen. Et Nybygningsprogram for Flaaden paa længere Sigt er nødvendig for at stabilisere Belastningskurven, og man haaber, at den nuværende Femaarsplan efterfølges af en ny Femaarsplan, hvis Fartøjsprogram i Øjeblikket er under Overvejelse.

og bestilt hos flere Staalværker. Industrikommissionen har anset denne Opdeling for at være nødvendig, for at den industrielle Kapacitet kunde udnyttes paa den bedst mulige Maade.

Leveringen af Panzer til de to Fartøjer omfatter ca. 4200 ts, som paa det nærmeste er specificeret og bestilt. Til Leverandøren er der indtil nu fra Orlogsværfterne i Stockholm og Karlskrona til Fremstilling af Panzer leveret 1400 ts legeret Panzeraffald fra ud-rangerede Orlogsskibe. Dette Affald indeholder ca. 50 ts Nikkel, svarende til ca. 65 pCt. af den nødvendige Mængde til Krydserne. Da en Fabrikation af Panzer af denne Størrelse og med saadanne Dimensioner ikke tidligere er udført i Sverige, har Fremstillingen selvsagt været forbundet med en omfattende Eksperimentvirksomhed og ligeledes med visse Vanskeligheder.

Skibene er dobbeltskruede. Paa Grund af deres store Længde er Akselledningerne delt saa meget, at der til begge Skibene fordres 12 Skrueraksler og 26 Mellemaksler incl. Reserveaksler. En saadan Fremstilling af Aksler baade med Hensyn til Antal som Dimensioner — den udvendige Diameter er 530 mm —



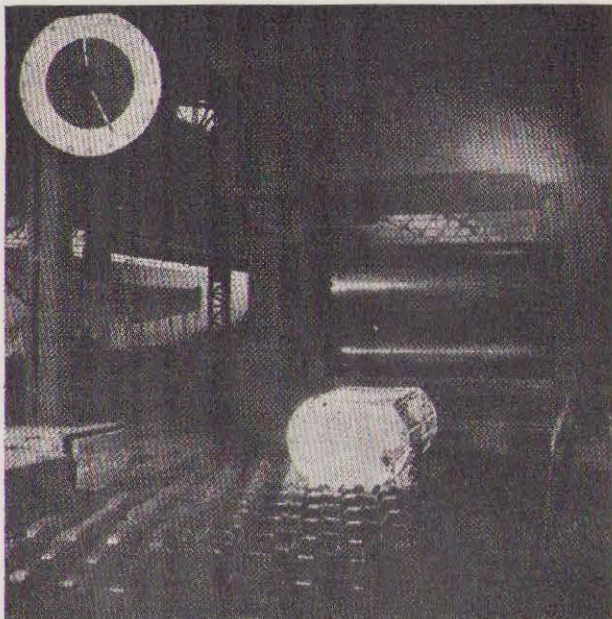


Fig. 2. 15 ts Støbning til Panser i Valsen. Momentan Effekt 16.500 HK, en af de største i Europa.

er aldrig tidligere udført i Sverige. — Maskineriet er bestilt, og store Kvantiteter Støbe- og Smedegods er under Bearbejdning. Krydsernes Turbineinstallationer er de største, der er udført i Sverige, og den sammenlagte Turbineeffekt paa begge Skibene er større end Stockholms totale Effektforbrug til Lys og Kraft.

Tegningerne til Dampkedlerne er færdige og Arbejdet i Gang. Kedlerne er næsten dobbelt saa store som dem, der hidtil er udført i Sverige til Krigsskibsbrug.

Største Delen af det nødvendige Materiale er ankommet til Byggeværfterne, og Arbejderne paa Beddingerne foregaar i hurtigt Tempo.

Af de Jagere, der indgaar i Femaarsplanen, er Jageren „Öland“ bestilt. Konstruktionsarbejdet er godt fremskredet, og største Delen af Materialet bestilt. Selv Jageren „Uppland“ er man ved at bestille.

Et Antal U-Baade er desuden under Bygning i omtrent Seriefremstilling, se Fig. 9.

Foruden de ovennævnte Nybygninger af egentlige Krigsfartøjer er sammenlagt ca. 80 Hjælpefartøjer under Bygning for Flaaden og Kystartilleriet, omfattende bl. a. Vedetbaade, Bugserbaade, Vandbaade, Artilleri-transportfartøjer, Minebarkasser, Slupper etc.

Konstruktionsarbejde er desuden i Gang for Øvelsesfartøjer til Matrosskolen. Efter det foreliggende Forslag skal der bygges to Skonnerter.

Tabel 1. Fordeling af Arbejdet mellem forskellige Industrier ved Bygningen af en Krydser.

Mekaniske Værksteder:  
 Propellermaskineri, Hjælpemaskinerier, Armering, Ammunition, Armatur og mekaniske Instrumenter, Maskinbearbejdning, Staal møbler, Jern- og Staalmanufaktur etc. .... 31,2 0/0

Skibsværftet:

Skroget, Apterling og Udrustning m. m. .... 23,4 0/0

Gruber, Jern- og Metalværker:

Brydning og Transport af Malme, Forædling, Fremstilling af Raaemner, Støbninger, Raajern, Staalstøbegods, valsede Produkter, Beholdere, Staal- og Metalrør ..... 21,4 0/0

Udenlandsk Materiale:

Kul og Koks, visse Metaller, en Del Instrumenter, Farver, Kork og Gummi, Kemikalier for Ammunitionsfremstilling ..... 7,9 0/0

Elektriske Industrier:

Motorer, Generatorer og Omformere, Instrumenter og Apparater, Ledninger og Lamper etc. .... 4,9 0/0

Indenlandsk Materiale:

Malm, Træ paa Roden, Sten, Sand, Kvarts, Ler, Marmor, Kalksten, Kridt, m. m. Elektrisk Energi ..... 3,9 0/0

Fragter:

Jernbaner, Rederier og Vognmænd ..... 2,2 0/0

Prøvetur og Besigtelser:

Brændsels- og Smøreløser, Rejser og Løn til Personale, Kontrol ..... 1,6 0/0

Kemisk-teknisk Industri:

Krudt, Sprængstoffer, Farver, Ilt, Acetylgas og Kulsyre, Gummi og Læder ..... 1,4 0/0

Træindustri:

Fældning, Savning og Høvling af Tømmer, Apterling, Møbler, Baade af Træ, Modeller, Stilladstømmer, Masonite etc. .... 1,2 0/0

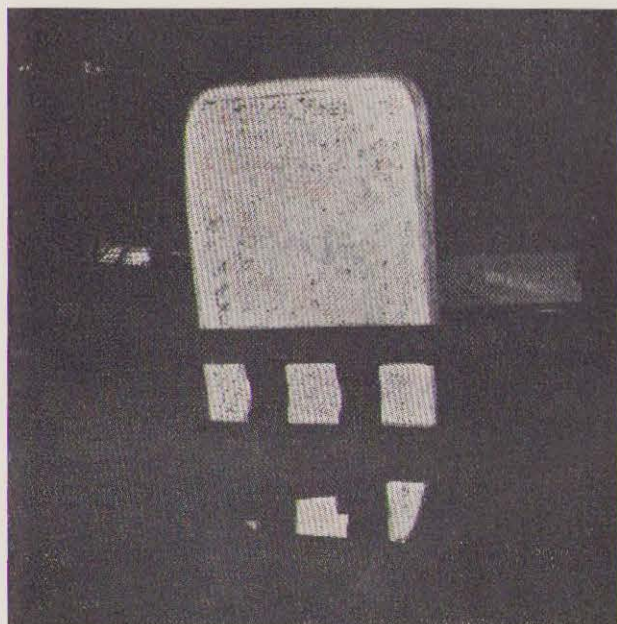


Fig. 3. Den til 125 mm nedvalsede Plade vendes for at faa en slaggefri Overflade og for Kontrol med Revner.



Fig. 4. Smedning af Akselemne i 1800 ts hydraulisk Presse.

**Stenindustri:**

Sten og Murværk til Dampkedler, Cement, Sand og Gulvfliser, Glas og Porcellæn ..... 0,4 0/0

**Papirs- og Grafisk Industri:**

Papir til Tegninger og Korrespondance, Tryksager, Pakmateriale, Emballage m. m. .... 0,3 0/0

**Tekstilindustri:**

Tovværk, Trosser, Kabler, Sejldug, Flag, Apterier, Linoleum, Isoleringsmateriale, Pakninger etc. .... 0,2 0/0

For Gennemførelsen af Nybygningsprogrammet er selvfølgelig Landets Forraad af Raamaterialer og Industriens Hjælpemidler af den største Betydning. Alt eftersom Forsyningen af visse Raamaterialer er blevet daarligere, er Arbejdet med Tilrettelægnings af Forbruget blevet vanskeligere og har krævet mere Opmærksomhed. Ved Bygningen af Krigsskibe, hvor Kravet paa den højeste Kvalitet af Materiale og den lettest mulige Konstruktion træder i Forgrunden, har Manglen paa Materialer, der er vanskelige at fremskaffe, medført store Problemer.

For flere vigtige Raamaterialer som Kobber, Bly, Aluminium er en indenlandsk Fremstilling kommet i Gang, hvorigennem de største Vanskeligheder er over-



Fig. 5. Færdigdrejet Aksel.

vundet. Stærkt indskrænkende Foranstaltninger har maattet vedtages for Bruget af visse Legeringsmetaller som Molybdæn, Krom, Nikkel, Tin m. fl. Omfattende Undersøgelser og Eksperimenter er foretaget for at finde passende Erstatningsmateriale, samtidig med at man ved ændrede Konstruktioner søgte at undgaa Kravet om de Materialer, der var vanskelige at skaffe. Særlige Vanskeligheder har foreligget paa Grund af de stærkt begrænsede Forraad af Gummi. Alt i alt kan man sige, at Materiale manglen og de dermed sammenhængende Spørgsmaal i høj Grad har vanskeliggjort Konstruktions- og Fremstillingsarbejdet.

Oprustningen har lagt Beslag paa Industrien i betydelig Grad. Da Belastningen paa Industrien som Følge af Oprustningen i alle Forsvarets Grene var størst, regner man, at ca. 17 0/0 af Industriens Arbejdere var beskæftiget dermed. Nu kan man regne med, at Antallet er sunket til 12 0/0. En Del af denne Belastning er selvfølgelig opstaaet paa Grund af den forcerede Bygning af Krigsskibe. — Man kan regne med, at det Værft, som bygger „Tre Kronor“ — den største Nybygning, som Værftet hidtil har udført — i Middeltal vil sysselsætte omkring 8 0/0 af sin Arbejdsstyrke dermed.

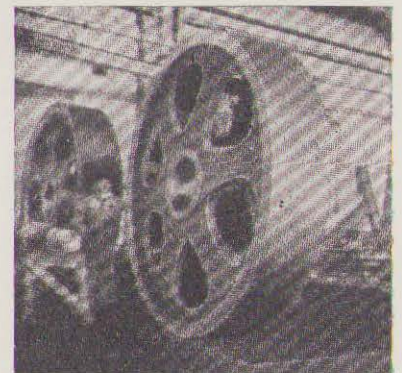


Fig. 6. Tandhjulsnav til Turbinegear.

Til de to Krydsere medgaar ialt 9000 ts Plader, Profiler og Panser, fordelt paa en Leveringstid paa omkring 1½ Aar. Denne Mængde er dog af underordnet Betydning, da den kun belaster Værkerne med nogle Procent af deres hele Kapacitet.

Den hurtige Igangsætning af Nybygningsprogrammet krævede som tidligere nævnt en betydelig Mængde Konstruktører og Tegnere. Manglen paa dette Personale har selvfølgelig medført store Vanskeligheder. I Værftsindustrien maatte Staten ved Brugen af Konstruktører og Teknikere gaa frem med stor Forsigtighed, da en alt for stor Overførelse af Skibskonstruktører udelukkende til Krigsskibsbyggeri kunde have medført et stort Afbræk i Bygningen af Handelsfar-tøjer. En Udjævning maatte derfor finde Sted.

Af stor Betydning ved Materialeanskaffelsen har naturligvis Prisudviklingen været. Ved Krigsudbruddet stod de militære Forvaltningsmyndigheder overfor den særlig vanskelige Situation at skulle gennemføre Materialeanskaffelserne med det ringe Personale, der var til Raadighed, samt den i mange Henseender ikke tilfredsstillende — eller i hvert Fald ikke for Fremstillingen af Krigsmateriel ensartet indstillet Industri.

Der savnedes Organer for en effektiv Priskontrol,

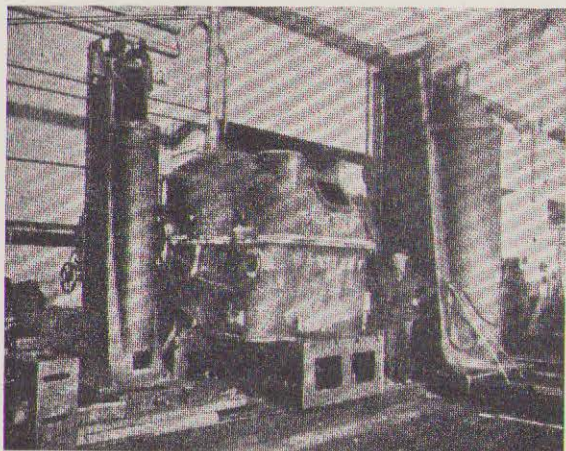


Fig. 7. Hus til Lavtryksturbine under Bearbejdning.

og denne vanskeliggjordes derved, at Leverandørerne paaberaabte sig økonomisk force majeure af forskellig Art, Leverancehindring paa Grund af Materiale-mangel, Indkaldelser til Værnepligt etc. Ved Oprettelsen af Statens Industrikommissions Krigsmaterielafdeling, Priskontor m. fl. Kriseorganer fik de bestillende Myndigheder imidlertid forøgede Muligheder for at rationalisere Anskaffelserne.

Et Led i Statsmagtens Stræben efter at faa et fastere Greb og en større Planmæssighed i Forsvarsudgifterne udgøres af Femaarsplanen 1942—1947. Bortset fra, om de efter Femaarsplanen tildelte Midlere er tilstrækkelige eller ej og fra Detaillafgørelsernes Række-

vidde, maa det fremholdes, at denne Plan er af den største Værdi, naar det gælder om at faa et Overblik over Bevillingsbegæring og budgettekniske Spørgsmaal. Planen er baseret paa Prisniveauet den 1. Juli 1941, og ved Begæring af Bevillinger angives foruden Overslagsprisen ogsaa det til det omtalte Prisniveau omregnede Beløb. Forsvarsordningen af 1942 er ogsaa af stor Værdi ud fra et budgetteknisk Synspunkt derved, at den i store Træk angiver de aarlige Udgifter efter den gennemførte Organisation.

De ovenfor nævnte Vanskeligheder ved at faa Hold paa Prisudviklingen ved Materialeanskaffelser har ogsaa voldt Industrien Besvær. I Løbet af 1943 viste det sig imidlertid, at det Prisstop, som blev indført i November 1942, var temmelig effektivt, og Vanskelighederne mindskedes derved betydeligt. Ved Bedømmelse af Priser paa Skibe er det meget vanskeligt at støtte sig til indexregulerede, prisdannende Faktorer, da Byggeprisen desuden i høj Grad paavirkes af andre Faktorer, f. Eks. følgende:

Anvendelse af dyrere Erstatningsmateriale.

Prisstigninger i det Tilfælde, hvor importerede Varer anvendes.

Begyndelse paa Fremstilling i Sverige af Materiel, som tidligere er importeret, f. Eks. Ildledningsmateriel, Periskoper etc.

Overbelastning paa Industrier, som for at gennemføre Bestillingerne har maattet bygge nye Lokaler, anskaffe nye Maskiner etc., som medfører store Afskrivingskrav.

Nedsættelse af Driftsresultaterne og Forøgelse af Omkostningerne paa Grund af Brændselsmangel Rationering af Elektricitet og almindeligt Underskud paa teknisk Personale.

Omlægning af Arbejds- og Leveringsplaner for Gennemførelse af Hastværksordrer.

Vanskelighederne ved at bedømme Prisudviklingen ensartet ved Bestillinger er endnu større ved Kontrakter, der afsluttes om Leverancer over en længere Tidsperiode. Som Eksempel herpaa kan nævnes, at Værfternes Tilbud paa Krydserne indkom til Marineforvaltningen i Efteraaret 1942, da Tiderne var særlig usikre

## Det er for Tiden

umuligt at fremstille de før Krigen saa kendte og meget anvendte

# MARINAT

PRODUKTER

f. Eks.

Klar Yachtlak  
Klar Spar Varnish  
Skibsbundfarve, rød og grøn  
Hvid Understrygningsfarve  
Hvid Kopal Træk-Spartel  
Inden- og udenbords hvid Emalje  
Ætsalin etc.

i samme Standard som dengang, og vi har derfor indstillet Fabrikationen —

## men de kommer igen

saa snart de rigtige Raavarer kan skaffes

# A/s O. F. ASP

Grundlagt 1857

Specialfabrik for Farver og Lakker til Skibsbrug

Prags Boulevard 37 — København S.  
Telefon Central 65 — Lokal 12 og 22

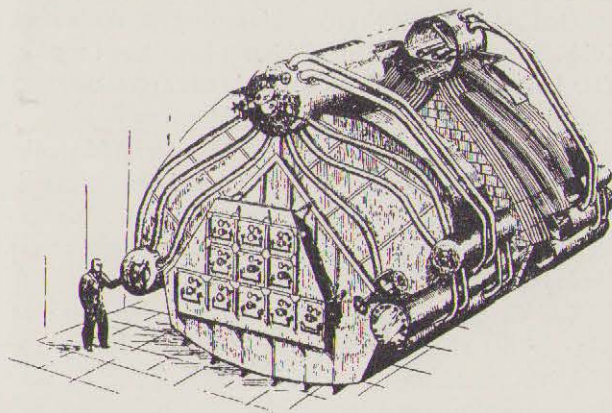


Fig. 8. Sammenbygning af en Dampkedel.

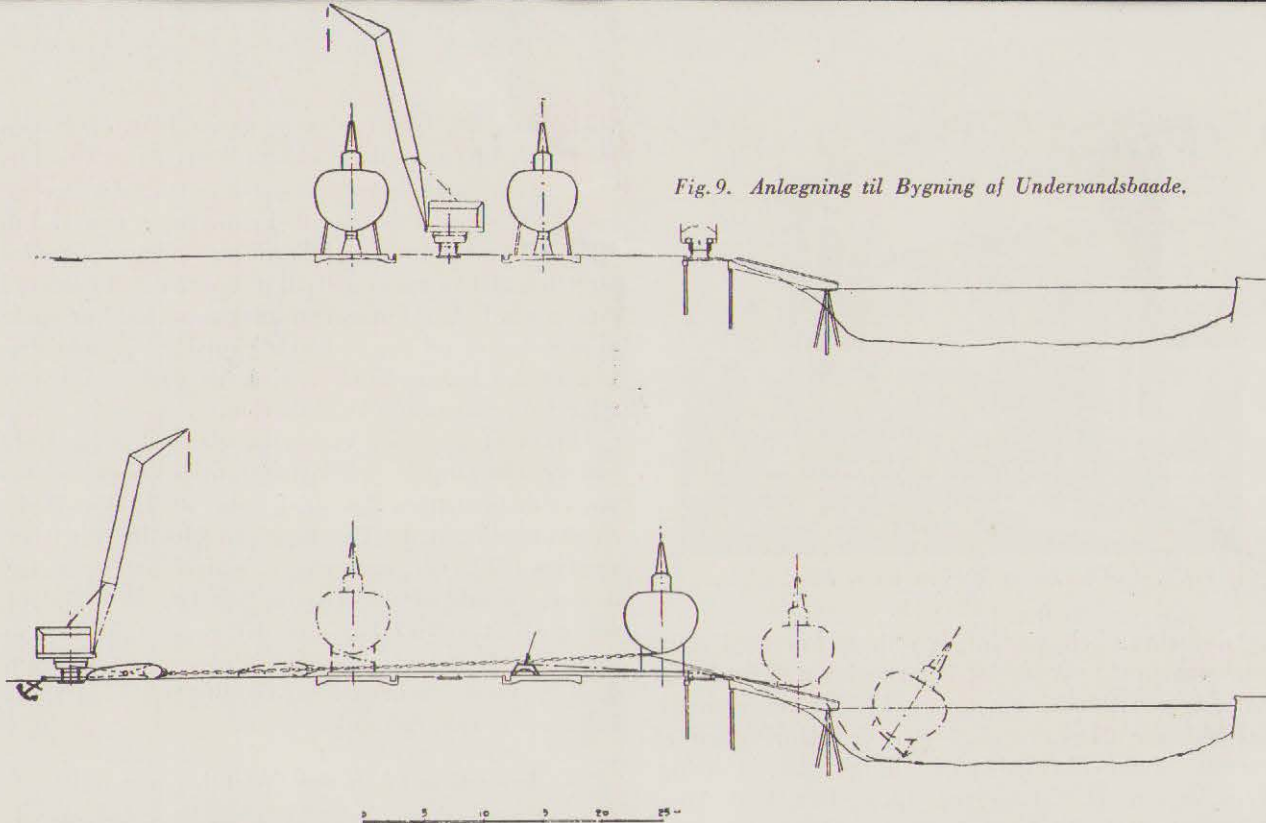


Fig. 9. Anlægning til Bygning af Undervandsbaade.

men Hensyn til Prisudviklingen, bl. a. paa Grund af de forestaaende Vanskeligheder med Kraft- og Brændselsforsyningen. Efter et indgaaende Studium af de prisdannende Faktorer under Hensyntagen til den økonomiske og tekniske Risiko, som kunde antages at være til Stede for Bestiller og Leverandør, fandt man det til sidst hensigtsmæssigt at basere Kontraktprisen med Byggeværfterne — ca. 26 Millioner Kroner — paa en Deling i fire Grupper, karakteristisk for de deri indgaaende Omkostningers Natur:

Arbejdslønninger, direkte og indirekte (Størrelsesorden 10 Millioner). Dette Beløb forøges eller formindskes efter en glidende Skala, baseret paa visse Lønindices.

Visse Materialer og Forbrugsgods (Størrelsesorden 3 Millioner Kroner), som regnes at kunne variere med visse Varegrupper.

Specifiserede Materialeposter (Størrelsesorden 8 Millioner Kroner), hvilket Beløb regnes ikke at kunne variere med noget Index. Disse Materialposter er specificerede i et særligt Tillæg og omfatter f. Eks. Værftets Omkostninger til Styremaskineanlægget, Støbemaal, Kobberrør etc. Udgifterne debiteres Bestilleren med en efter Indkøbet gældende Indkøbspris eller efter nærmere Bestemmelser efter den endelige Fakturaværdi.

Faste Omkostninger, omfattende Renter, Afskrivninger etc. (Størrelsesorden 5 Millioner Kroner). Særlig for denne Gruppe førtes intensive Forhandlinger med Værfterne, da mange af dem ogsaa her ønskede en glidende Skala for de faste Omkostninger.

Ved Gennemførelsen af et saadant Nybygningsprogram er det af største Vigtighed, at Forvaltningen er effektivt organiseret. Efter visse Principper er først Marineforvaltningens Ingeniørafdeling og senere hele

Marineforvaltningen omorganiseret. Det fundamentale i denne Omorganisering er, at Afgørelsesretten i et stort Flertal af Sager er flyttet fra den øverste Ledelse til Afdelingschefer eller dem underlagte Kontorchefer.

Der kan ogsaa nævnes den Organisation, som man har dannet, og som behandler alle Spørgsmaal om Raamaterialer, som er vanskelige at fremskaffe. Den er en Tilføjelse til den ved Skibsbygningsafdelingen værende Standard- og Materialesektion og behandler alle Licenspørgsmaal, som for visse Materialer er meget omfattende. I 1943 behandledes ca. 1000 Metallicenser.

Deling af Afgørelsesretten — og dermed ogsaa af Ansvaret — synes i mange Henseender at have lettet Arbejdet, men den maa selvfølgelig afvejes saaledes, at den øverste Ledelse ikke taber det samlede Overblik over Spørgsmaalenes Stilling og Udvikling.

En vis Garanti for at faa det bedst mulige ud af de for Haanden værende Forhold er det intime Samarbejde, som finder Sted mellem Marinens Personel og den civile Industri. I Øjeblikket synes der at være de bedste Forudsætninger for, at det opstillede Program kan gennemføres.

## 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.

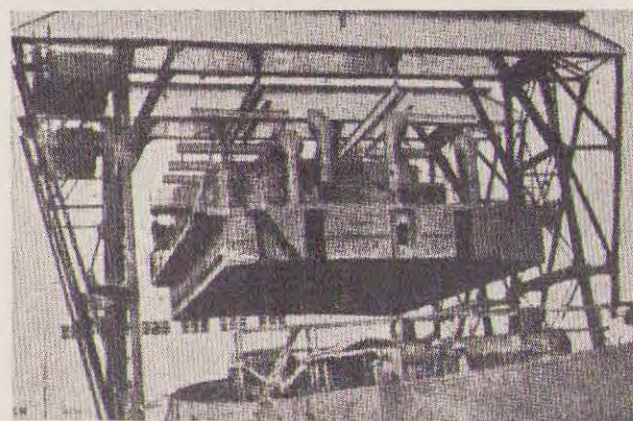
Vejledning udleveres fra Kontoret  
**Niels Hemmingsgade 24**

# Værkstedsfremstilling af store Skibsdele

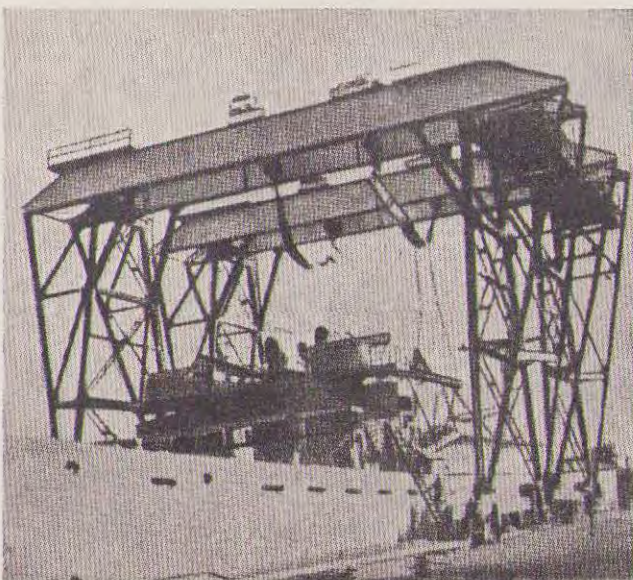
De i U. S. A. under Krigen udviklede Fremstillingsmetoder med Forhaandsudførelse og Forhaandsmontering i Værkstederne har ført til, at Stykker med en Enkeltvægt op til 120 ts bygges færdige og sættes om Bord i Skibet. Paa et Skibsværft i Vancouver (Kanada)



Portalkranerne kører med Dækshuset paa 120 ts.



Dækshuset er næsten over det Sted, hvor det skal fires af.



Dækshuset falder ned fra Kranen.

blev saaledes et fuldstændigt Dækshus til „Liberty“-Skibet „Samuel Colt“ ved Hjælp af to sammenkoblede Portalkraner med 150 ts Løfteevne sat ned paa Skibets Hoveddæk, d. v. s. det faldt ned paa Dækket, efter at det var kommet i den rigtige Stilling. Uheldet skete paa Grund af en Svaghed i Hangerkonstruktionen. Dækshuset faldt et Stykke paa ca. 6 m. De opstaaede Skader paa Kranerne og Skibet kunde udbedres paa en Arbejdsuge. I Skibsbygningskredse i U. S. A. er man af den Mening, at en passende Grænse for Stykker, der fremstilles og monteres paa Forhaand højst ligger ved 100 ts.

Der meldes ogsaa om de Metoder, der anvendes paa et andet Værft paa Amerikas Vestkyst, Richmond-Skibsværftet i Californien. Man maa dog antage, at det ogsaa her drejer sig om Propagandaøjemed, men det er ikke desto mindre betegnende for den skabte Organisation. Der er et Skib paa 10.500 ts DW, hvis Køl blev strakt om Natten mellem den 7. og 8. i en Maaned. Skibets Prøvetur fandt Sted 7 Dage og 14 Timer senere. Af Udenbordsklædningen var 61 pCt. fremstillet paa Forhaand, saa kun 31 pCt. blev udført paa Beddingen. Stabelafløbningen fandt Sted 4 Dage og 15,5 Timer efter Køllægningen. 14 Dage efter Køllægningen var Skibet („Robert E. Pary“) fuldlastet og klar til at gaa til Søs. Ogsaa her blev den midtskibs Overbygning fuldstændig med al Apterung, Rørledninger etc. fremstillet værkstedsmæssig paa Pladsen i to Dele. Alt i alt satte Beddingskranerne ved denne Nybygning 97 Dele om Bord, fremstillet som Forhaandarbejde. Heraf bestod Bunden af 6 Dele. I de værkstedsfremstillede Dele af Inderbunden var alle Rørledninger, Armatur, Pumper og Maskinfundamenter færdige, før de blev transporteret til Beddingen. Samtlige Skodder var fuldstændig færdige og rede til Indsvejsning. Hoveddækket blev anbragt om Bord i 7 Dele med alle Forbindelseskvinder og Rørledninger anbragt. 17 Gopper Svejsmaskiner blev sat i Arbejde paa hver Side af Skibet med Svejsning af udenbords Klædning.

**NORDJYLLANDS  
KUL-KOMPAGNI A/S**

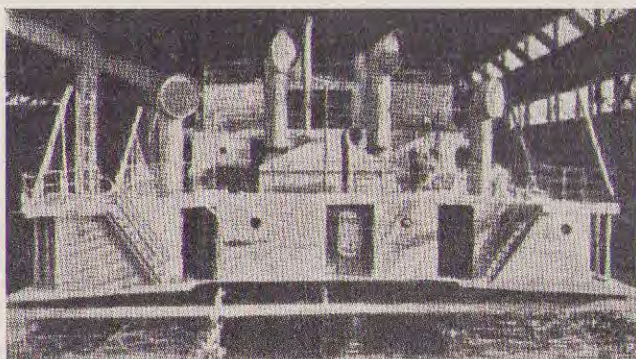
**KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY**

**Bunkers:**

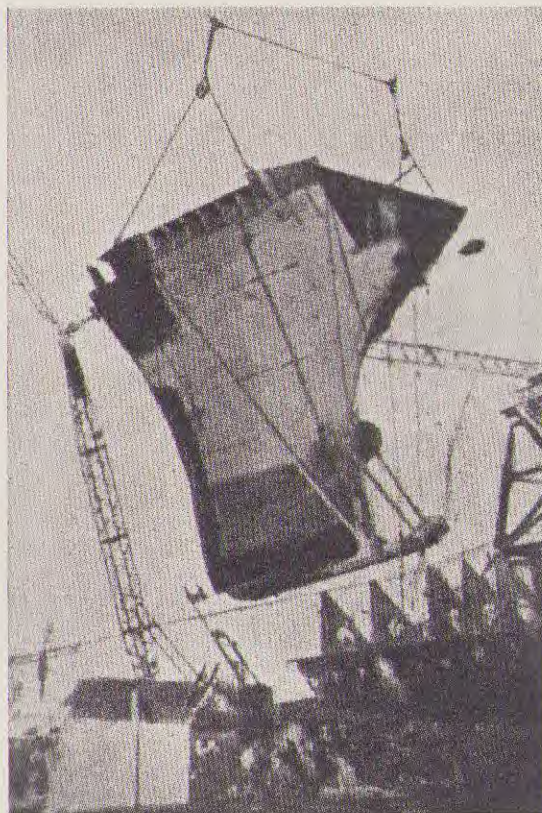
**Levering med mekanisk Kran Nat og Dag  
Telegram-Adresse: KUL**



Halvdelen af et Dækshus løftet i to Kraner.



Dækshuses ses færdigbygget i alle Enkeltheder.



Agterpeak med Agterstævn i Værftskranen.

Svejsningen af de forhaandsfremstillede Dele omfattede Svejsestrengene med en Længde paa 45.600 m. Ialt var der paa Skibet ca. 63.000 m Svejsestrengene. Det forhaandsfremstillede Dækshus vejede 84 ts, medens Agterpeaken med Afterstævnen af Støbestaal vejede 80 ts.

Der er ingen Tvivl om, at Metoderne med at fremstille større, sammensvejsede Stykker i Værkstedet eller paa Pladsen vil komme til at præge Skibsbygningen efter Krigen. Der maa dog lægges Mærke til, at de anførte Tider betegner Arbejdstiden paa Beddingen. De siger intet om den virkelige Tid, som er blevet brugt før Køllægningen. Selv om det kan have sin store Betydning i en travl Tid, at det begrænsede Antal Beddin-

ger, et Værft raader over, beslaglægges saa kort Tid som muligt af en Nybygning, saa maa man ogsaa huske paa, at Forhaandsfremstilling af store Dele fordrer megen Plads, som det ikke er givet alle de nuværende Værfter at fremskaffe. Kranernes Løfteevne er et andet stort Problem. De fleste ældre Værfter vil blive tvunget til at bygge helt nye og kraftigere Kraner, hvis saadanne Byggemaader skal kunne indføres paa dem. Udviklingen lader sig imidlertid ikke standse. De helsevejsede Skibe er en Kendsgerning. Et nittet Skib vil om ikke alt for mange Aar blive regnet som en gammel, ubrugelig Plimsoller.

$\frac{A}{S}$  MONTANA Kul, Koks,  
Telefon 9246 Cinders



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«

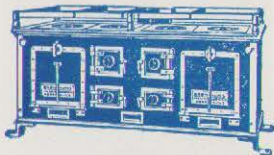
Alle Henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39. Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Barentzen.

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

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



*Kabys-Komfurer*  
i alle Størrelser

Forlang Katalog  
Telefon Central 1630



## HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords  
Faæes i alle Verdenhavne

Grundlagt  
1899

**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

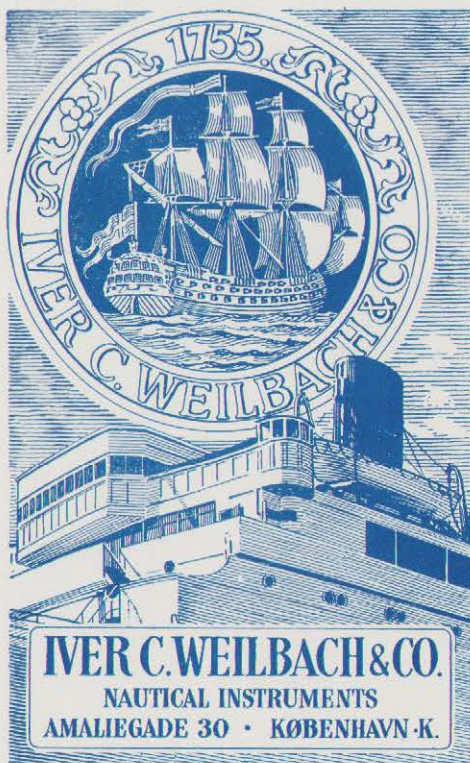


## C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

\*  
Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

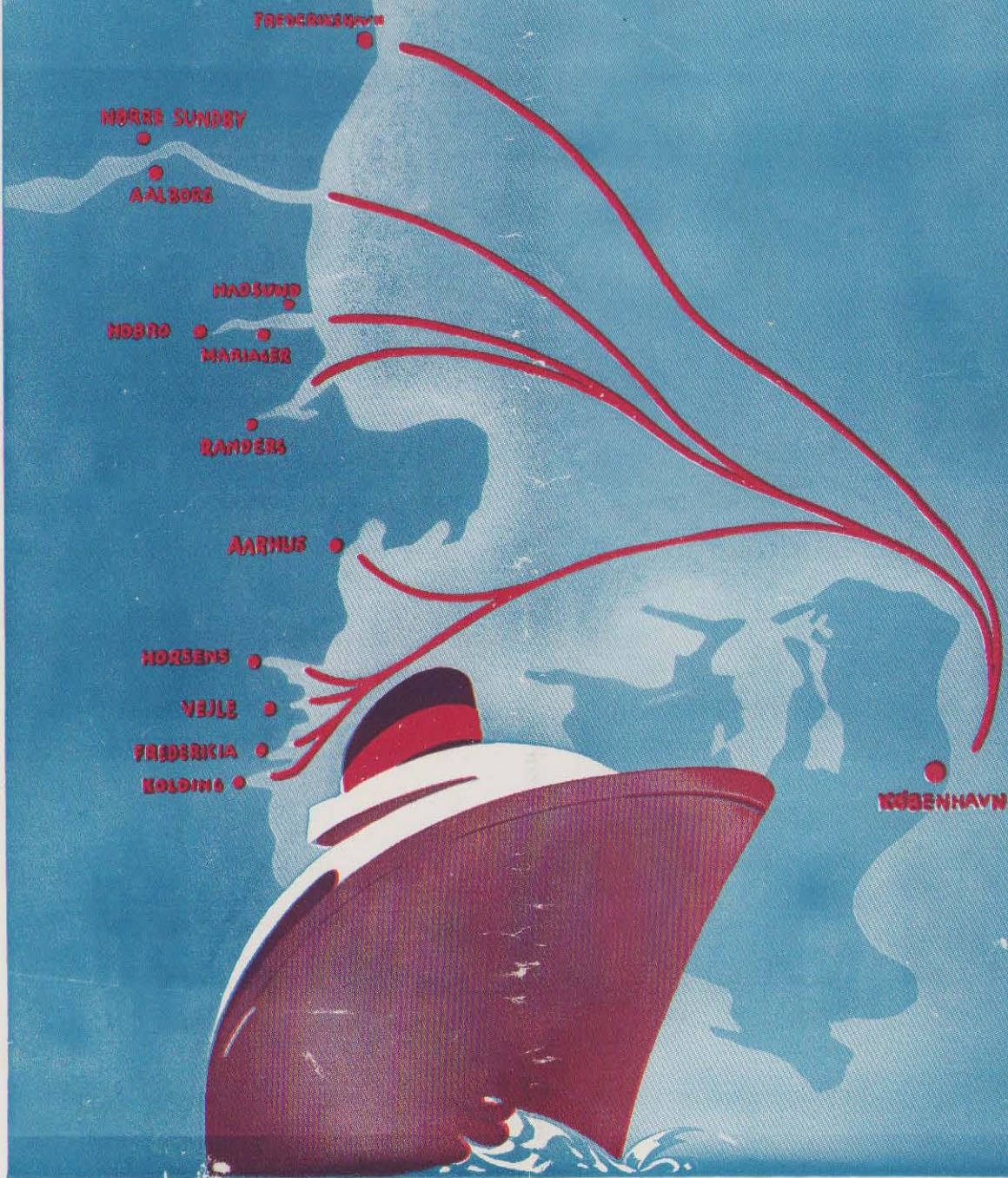


**IVER C. WEILBACH & CO.**  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.



**DANSK GÆR-CENTRAL**  
TØRGER

# REJS MED DFDS







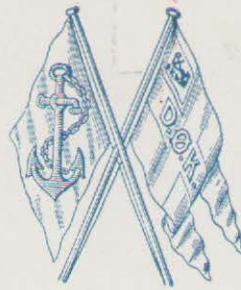
# VIKINGEN

75 Øre  
1. September

I FREMMED HAVN  
Maleri af H. Schøsler Pedersen

1944 - Nr. 9  
21. Aargang





AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

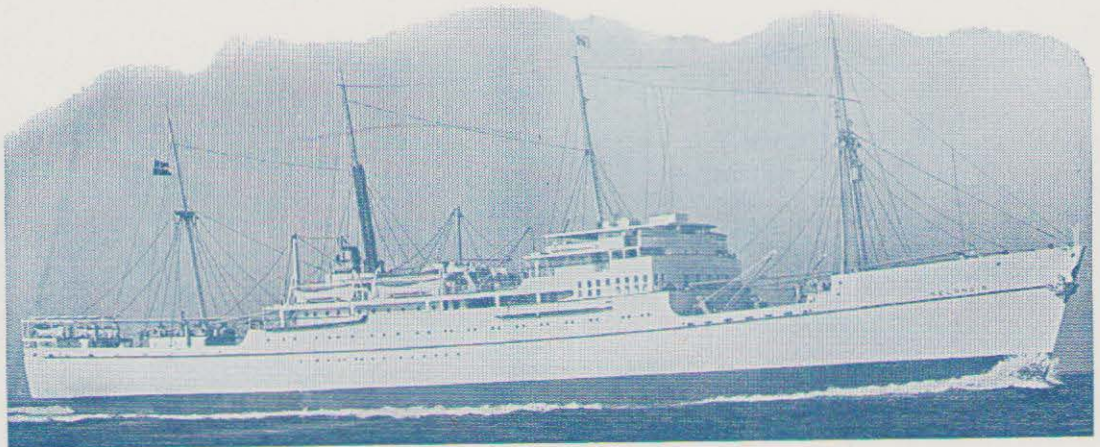
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

---

## Søfartens

## Fremme

DEEN hundredeaarige „Foreningen til Søfartens Fremme“ blev paa Jubilæumsdagen den 1. August fejret i en saadan Grad, at man nu kan haabe, at den Opmærksomhed, der er skabt om Foreningens Arbejde, ogsaa vil bidrage til, at man i alle Befolkningslag faar Øjnene op for, at dansk Skibsfarts Ve og Vel er noget, der maa lægges alle paa Sinde.

Der blev i Dagene før og efter Jubilæet skrevet meget om Skibsfartens Betydning for hele Nationen og om Nødvendigheden af det Genopbygningsarbejde af Handelsflaaden, som netop har Bud til hele den danske Befolkning. Der faldt ogsaa i denne Forbindelse beklagende Ord om, at man ikke i Befolkningen udover Skibsfartens egen Kreds har den rette Forstaaelse af de Vanskeligheder, Skibsfarten har at kæmpe med. Et Oplysningsarbejde om Skibsfartens og dens Mænds samfundsgavnlig Gerning for Landet som Helhed, vil kunne fremme Forstaaelsen heraf, og derfor vil „Foreningen til Søfartens Fremme“ vedblivende have sin betydningsfulde Mission.

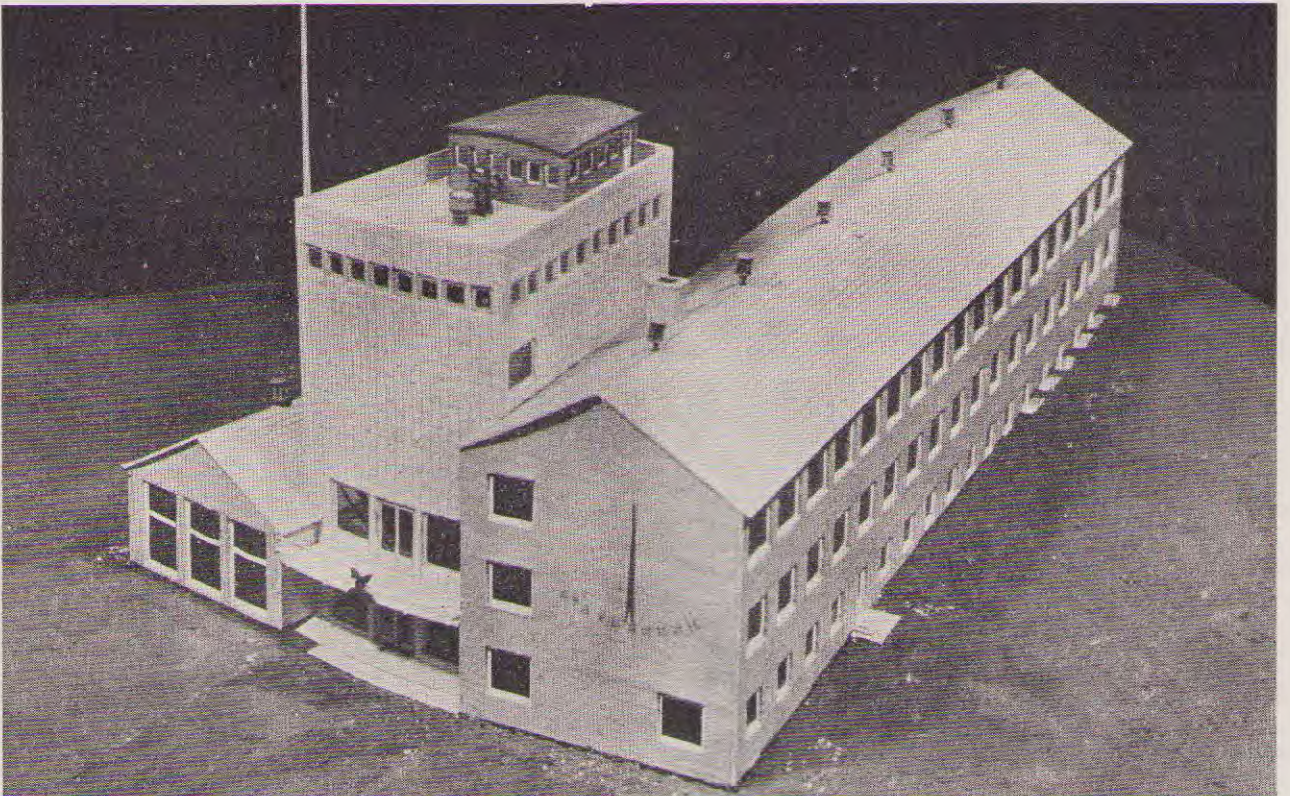
Til et saadant Arbejde kræves der imidlertid store Midler, og det var da ganske naturligt Formandens Fødselsdagsønske, at Jubilæet maatte bringe saadanne Gaver, at Foreningen kunde arbejde for, at der ude i Befolkningen skabes den rette Forstaaelse af Skibsfar-

tens Vilkaar, og hvad der maa gøres for at bevare vore Traditioner som søfarende Nation. Paa Jubilæumsdagen modtog Foreningen en Række Gaver, ialt et halvt hundrede Tusinde Kroner, til Fremme af sine Formaal.

Dette var et glædeligt Resultat, og det giver Haab om en vaagnende Forstaaelse af, at Foreningen i sit Arbejde maa kunne svare til sit Navn. Der skal imidlertid fortsat mange Midler til, for at de Opgaver, der ligger for, kan løses, og det maa derfor gøres klart, at i dette Arbejde *kan enhver være med*, og i hvert Fald yde Foreningen sin Støtte ved at melde sig som Medlem.

Kontingentet er meget beskedent, og som allerede nævnt skal der mange Penge til, hvis Foreningen skal gøre en effektiv Indsats efter sit Formaal. Derfor lægges det *alle* paa Sinde, at ved Bidrag til „Foreningen til Søfartens Fremme“ yder man sin Hjælp og Støtte til det danske Skibsfartserhvervs Fremgang og tjener derved sit Lands Interesse. Aarene igennem gives der jo ofte betydelige Gaver ogsaa af Skibsfartens Folk, og det vil da være rimeligt om saadanne Gaver, hvad enten de ydes straks eller ved testamentarisk Bestemmelse, kom dansk Skibsfart til Gode, ved, at man i saadanne Tilfælde tænker paa „Foreningen til Søfartens Fremme“ med det gode Formaal.

*Red.*



*I Tilslutning til Artiklen om „Svendborg Navigationsskole“ i August-Nummeret bringer vi herved et Billede af den projekterede, nye Skolebygning, hvis Opførelse man paatænker efter Krigen.*

# SADOLINs Skibsfarver

*hindrer Rust og Begroning*

... de beskytter Alverdens  
Skibe mod Sol og Saltvand,  
mod Vejr og Vind!



## SADOLIN & HOLMBLAD A/S

NORDENS STØRSTE OG ÆLDSTE FARVE OG LAKFABRIK — OVER 100 AARS ERFARING

# Stillehavet -

## Verdens største Krigsskueplads!

**M**ENS Kampene paa Landjordens største Krigsskueplads Østfronten i de sidste Maaneder har antaget et Omfang og en Heflighed, som er hidtil ukendt i Krigshistorien, gaar den store Krigs andet Hovedomraade nu langsomt fra et forberedende Stadium til maaske afgørende Begivenheder. Det synes, som om Opmarchen i Stillehavet er ved at være forbi. Dagen for den afgørende store Styrkeprøve rykker nærmere. For Krigen i Europa maa man ikke glemme, at nogle af de allervigtigste Grunde til, at De Forenede Stater fører Krig, findes i Det stille Hav, hvis Kyster omfatter Jordens rigeste Lande. Det store Afgørelsesslag herude bliver maaske ikke mindre betydningsfuldt for hele Krigens Udfald end de Kampene, der raser nærmere ved os. Her føres Luftflaader og Krigsskibe frem over adskillige Tusinde Kilometer. Selv store Skibe forsvinder næsten i det vældige Ocean.

Selve Stillehavets umaadelige Udstrækning er alene en betydningsfuld strategisk Faktor. Stillehavet dækker en Trediedel af hele Jordkloden og er næsten lige saa stort som alle andre Have tilsammen. Der er saaledes længere fra Panama-Kanalens Udløb i Stillehavet ved Amerikas Vestkyst til Singapore, end der er fra Grønlands Nordkyst til Sydpolen. Afstanden mellem San Francisco og Manila er omtrent lige saa stor som fra København til Buenos Aires, fra San Francisco paa den amerikanske Vestkyst og til Yokohama i Japan skal man rejse 4525 Sømil for at naa Maalet, hvilket vil svare til en Rejse fra København til Kap det gode Haab.

Som en uhyre Bugt strækker Stillehavet sig mellem Asien og Australien paa den ene Side og Amerika paa den anden. Mod Nord lukker Landet sig næsten om det, og kun Beringsstrædet forbinder det med det nordlige Ishav, mod Syd gaar det uden synlige Grænser over i Sydpolarhavet, hvis man ellers vil regne dette for et selvstændigt Hav. Ialt dækker den vældige Flade 180 Millioner Kvadratkilometer. Foruden de store Øer, som ligger langs dets Grænser: de japanske Øer, Philippinerne m. v., findes der et Utal af mindre Øgrupper og Koralløer, hvor selv store Skibe kan holde sig skjult bag. Det er umaadeligt dybt og kan i Philippiner-Graven langs Philippinernes Kyst opvise en Dybde af 9780 Meter, den hidtil største loddede Dybde.

Paa en Tid, da Atlanterhavet endnu var en Grænse for menneskelig Bebyggelse og Samfærdsel, blev Stille-

havet besejlet. Japanerne var tidligt dygtige Søfarere. De handlede paa Kina, Philippinerne, Bagindien og Java. Berøringen med Europæerne førte i Begyndelsen af det 17. Aarhundrede til en Opblomstring af den japanske Skibsfart. Men snart efter forbød Regeringen alt Handelssamkvem med Udlandet som et Led i sin Udryddelseskrig imod den til Japan indførte Kristendom. Alle japanske Havne lukkedes.

Med U. S. A. kom Japan første Gang i Berøring, da en amerikansk Flaadeekspedition i 1853 tvang det til at lukke op for Handelsforbindelsen med Omverdenen. Forholdet mellem de to Stater var derefter godt, indtil U. S. A. i Slutningen af forrige Aarhundrede erhvervede Hawaii-Øgruppen i Stillehavet og dermed rykkede Japan ca. 6000 Kilometer nærmere. Modsætningerne skærpedes yderligt, da U. S. A. efter Krigen med Spanien 1898 erhvervede Philippinerne og derved selv blev en østasiatisk Magt. Bedre blev det ikke, da U. S. A. ved sin Mægling i den russisk-japanske Krig berøvede Japan en stor Del af de Fordele, dets Sejr i denne Krig havde bragt det. Samtidig med at U. S. A. begyndte at drive imperialistisk Politik i Stillehavet, kom i 1908 de første af de Bestemmelser om Begrænsning af den japanske Indvandring, som har krænket Japan meget dybt.

Krigen 1914—18 kom som en stor Chance for Japan. Men ogsaa denne Gang lykkedes det imidlertid U. S. A. at forhindre, at Japan fik noget rigtigt ud af sin Krigsdeltagelse. Japans Krav om Anerkendelse af de farvede Folks Ligeberettigelse blev ikke gennemført paa Fredskonferencen, og ved Washington-Traktaterne af 1921—22 blev de Fordele, Japan under Krigen havde tiltaget sig i Kina, væsentligt beskaaret, ligesom det blev tvunget til en Begrænsning af sin Flaade til  $\frac{3}{5}$  af U. S. A.s (og Englands). Det eneste, Japan havde ud af Krigen, var i Virkeligheden Mandatet over de tidligere tyske Stillehavsoer.

Siden 1937 har Japan officielt været i Krig med Kina, men trods uhyre Anstrengelser er det endnu ikke lykkedes at bringe Krigen til en sejrrig Afslutning. Da den europæiske Storkrig udbrød i September 1939, var Krigen i Kina gaaet i Staa. Japan benyttede derfor Lejligheden til at dreje sin Ekspansion imod Syd: Malaya, Indo-Kina og Nederlandsk Indien. Japan mangler i høj Grad Raastoffer, og Herredømmet over disse Lande vilde løse mange af Japans Raastofproblemer. Krigen i Stillehavet er derfor ogsaa — og med Rette — blevet kaldt Kampen om Raavarerne, for

i Landene og paa Øerne omkring det sydkinesiske Hav udvindes ganske kolossale Mængder af de Raavarer, der er blevet en Livsbetingelse for det moderne Menneske: Jern, Kul, Olie og Gummi.

Den japanske Aggressivitet blev Signalet til en Aktivisering af Roosevelts Politik i det fjerne Østen, og Amerikas Oprustning i Stillehavet blev sat ind med fuld Kraft. Store Summer blev bevilget til Befæstelse af Flaade og Støttepunkter, og der blev udfærdiget Forbud imod Eksport af Flyverbenzin. Som Svar herpaa offentliggjorde Tyskland, Italien og Japan Tremagtspagten, hvori Japans førende Stilling i Østasien blev anerkendt.

Forholdet mellem Japan paa den ene Side og U. S. A. paa den anden blev mere og mere spændt, og de to angelsachsiske Magter skærpede gradvis den økonomiske Blokade af Japan ved Eksportforbud af Varer, der var af livsvigtig Betydning for den japanske Krigsførelse.

Japans Indtræden i Verdenskrigen den 7. December 1941 begyndte med det berømte Angreb paa U. S. A.s stærkeste Stillehavsbasis Hawaii. Amerikas Slagkraft forringedes derved betydeligt for en lang Tid. Men Japans voldsomme Ekspansion imod Syd svækkede især det britiske Imperium ved Erobringen af Hongkong og Singapore og Besættelsen af Birma. De lange Afstande har til Dels beskyttet Japan og dets okkuperede Omraader. Thi Amerika maa sende sine Transporter 11.000 Kilometer over Havet for at



„De er vel nok blevet høje i Hatten paa „Marianne“, siden hun er blevet malet med HEMPELS Farver“.

naa frem til Krigsskuepladsen i Stillehavet. Naar man ved, at en moderne Krigsflaade helst skal have et Støttepunkt for hver 1000 Kilometer, faar Ø-Felttoget en særlig betydningsfuld Baggrund.

Stillehavets Operationsmidler er naturligvis i første Række Flaaderne og Flyvemaskinerne samt Kombinationen af disse to Vaaben: Hangarskibene. De Hærstyrker, der i hvert Fald foreløbig har været sat ind i Stillehavs Ø-Felttoget er ret begrænsede og overstiger næppe ialt et Par Hundrede Tusind Mand. I Størstedelen af Stillehavet har Japans Flaade spillet Rollen som *fleet in being*, det vil sige holdt i Beredskab og kun ganske undtagelsesvis været sat ind til Kamp. Kernepunktet i den japanske Forsvarsfront er Slagflaaden og Luftstyrkerne, der først skal spilles ud i det afgørende Øjeblik. Japanerne raader sikkert over bedre Baser end deres Modstandere, der dog nu maa kunne opvise en ret betydelig Overlegenhed i Slagskibstonnage over for Japan.

Det store Slag om Stillehavet nærmer sig.

V. K. Sørensen.

Alfred Christensen

Amaliegade 43

A/S MONTANA Kul, Koks,  
Telefon 9246 Cinders

## Sparekassen for København og Omegn

### Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning efterses Kuponsudbytte Indsendes paa Konto.

### Indtægtsforvaltning

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

Vejledning udleveres fra Kontoret

Niels Hemmingsensgade 24

# KAP HORNS-GUT

## FØRSTE KAPITEL

**B**EGSORT NAT — Højvinter ved Kap Horn. Barken „Polaris“ laa drejet op mod en forrygende sydvesten Storm for den bare Rig.

I Moll og i Dur tonede Orkanens Klagesang gennem den nøgne Takkelage. Det løbende Tovværk klaprede sit ensformige Akkompagnement mod Master og Ræer. Skuden hev over — snart mod Læ — snart mod Luvart — bestandig med det halve af Dækket under Vand. Den skovlede bogstavelig talt Sydatlantien fra den ene Side til den anden. Saa smækkede den pludselig Agterenden højt i Vejret — i næste Nu Stævnen, og som om den vilde fare til Bunds med det samme, begravede den hele Forskibet i en fremrullende Bølge.

Agter paa Halvdækket — langs Naglebænkene — stod Vagtmandskabet og stirrede ud i Mørket, mens sælsomme Tanker optog deres Sind. Ingen talte. Ængstelige og med spændte Nerver stod de og lyttede — ikke til Stormens Hyl og Hvin eller til Søernes Næveslag mod Skibssiden — nej, det var kendt Musik i deres Øren; men her foregik noget, som de ikke havde været med til før — noget, som de til Dels stod uforstaaende overfor.

Af og til kom der en Standsning i Uvejrets Rasen — en Standsning, der undertiden gik over i et Øjeblik Vindstille, naar Skuden sænkede sig i en fraadende Vanddal, og de taarnhøje Søer lædede for Vinden. Saa trængte nu og da klagende Lyde op fra Skibets Indre, men de overdøvedes straks igen af Stormens Hyl, naar Skuden klatrede op over det næste Bølgebjerg.

Styrmanden og Baadsmanden stod paa hver sin Side af det fastsurrede Rat og holdt sig i Knagene. En svag Lystribe fra Kompaslampen faldt hen over dem og belyste to trætte og forvaagede Ansigter. Som de stod dér med de ludende Hoveder og de halvt tilslørede Øjne stift fæstede mod Dækket, saa det ud, som om de stod ret op og ned og sov.

En Sø klaskede med et dumpt Drøn op under Laaringen. Roret huggede haardt i Hængslerne.

Styrmanden rejste pludselig Hovedet og betragtede den tavse Kæmpeskikkelse paa den anden Side af Rattet.

„Fanden til Redelighed! Det gaar galt, siger jeg.“

Kæmpen fo'r sammen, som vaagnede han af en ond Drøm. Han drejede sit skæggede Ansigt mod Styrmanden og saa ham alvorligt ind i Øjnene.

„Mener De med Skuden — —?“

„Vaas!“ afbrød Styrmanden bidende. „Skuden holder nok; men der er maaske en anden, der ikke holder. Her skal man gaa og vaage Vagt efter Vagt, fordi han ikke har Tid til at komme paa Dækket; og det er nu paa andet Døgn. Hvad skulde ogsaa de Narrestreger

til? Han maatte hellere have ladet hende blive hjemme.“

„Det er efter min Mening noget, der hverken angaar Dem eller mig,“ sagde Baadsmanden roligt. „De kan jo lægge Dem og lade mig tage Vagten, som jeg plejer.“

„Ja, naar vi faar Sejl og Styr paa Skuden, Malm, eller naar det behager Deres Hr. Broder at interessere sig en Smule for det, han er her for.“

„De skulde ikke være saa ufølsom for andres Lidelser, Styrmand Parker. De tænker kun paa den Smule Søvn, De maa undvære. Tror De ikke, de har det meget værre?“ . . . Han slog ud med Haanden mod Kahytstrappen. „De to dér nede.“

„Hvad ved De om mine Tanker?“ busede Styrmanden ud. „Enhver kan jo have sine Bekymringer og sit at slaas med, selv om man ikke viser det frem; for øvrigt har de to dernede jo selv været ude om det. Hvorfor vilde han absolut slæbe hende med Jorden rundt? — Hæ! Men det var vel ogsaa kun for at genere andre.“ . . . Styrmanden spyttede foragteligt ud over Læen. „Jeg siger, det er en forbandet snavs Historie det hele, og gaar det galt, har Kaptajn Malm selv Skylden.“

„Jeg forstaaer ikke, hvad De mener,“ sagde Baadsmanden. „Skylden — og snavs Historie? De skulde ikke lade Deres Uvilje komme slet saa meget til Syne, Styrmand Parker.“ . . . Baadsmanden var blevet kobberød i Ansigtet. „Fordi Rederiet foretrak min Bror for Dem, skulde De ikke bære Nag til ham. Det er i hvert Fald meningsløst. Min Bror har jo da den største Part i Skibet, og selv om han ogsaa har giftet sig Pengene til, hvad Folk jo paastaar, saa er det vel en ærlig Sag.“

Styrmanden drev med et Sjask sin vaade Bælgvante mod Rattet.

„Mon?“

Et skærende Hvin afbrød den hidsige Diskussion.

„Det var vist en Pingvin,“ udbrød Styrmanden dæmpet. „Modbydeligt som de Bæster kan hyle.“

Baadsmanden svarede ikke, men med en næppe mærkbar Hovedrysten tilkendegav han dog tydeligt nok, at han nærede Tvivl om Styrmandens Opfattelse af den uhyggelige Lyd, der saa brat havde afbrudt den for ham ubehagelige Samtale. Saa tog han sig pludselig op under Sydvesten, lindede Øreklappen og lyttede.

„Hører De ikke noget, Styrmand? Det forekom mig — —“

Han fik ikke talt ud, før Døren i den agterste Kahytsskabe pludselig blev skubbet op, og en Skikkelse med en hel Verdens Fortvivlelse malet i Ansigtet kom til Syne i Aabningen og kaldte:

„Aah, Peter! Peter! Kom! Skynd Dig! Jeg kan ikke selv!“

Lynsnart smøgede Baadsmanden Surringen af sig, og før Styrmand Parker vidste et Ord af det, stod han alene tilbage ved Rattet.

„Gid Pokker ogsaa havde alt Familieskab om Bord i et Fartøj,“ brummede han ud i Uvejret, da Døren til Kahyttskappen var blevet smækket i igen. „Her gaar den Baadsmand og er Pot og Pande og bilder sig ind, at han er uundværlig. Lad ham saa være nok saa dygtig en Sømand; der er dog Maade med Galskaben. — Men det skal blive Løgn herefter, skal det.“

Styrmand Parker var omkring de tredive — middelhøj — med skarpt markerede Ansigtstræk og et Par staalgraa, stikkende Øjne. Hans store Mund med de som oftest haardt sammenbidte, blodløse Læber tog sig i hans skægløse Ansigt ud som et stort Ar og vidnede om Vilje og Hensynsløshed. Og som han stod dér i Kompasslampens svage Skær med de stikkende Øjne lyvende ud under Sydvesten, udtrykte han alt andet end blide Følelser, og det var heller ikke saadanne, han gav Luft for i Nattens Løb.

Det var en drøj Vagt at faa Bugt med. Timerne sneglede sig langsomt af Sted, og med dem syntes Elementernes Rasen at tage af i Voldsomhed. Pavserne i Stormen blev hyppigere og hyppigere — længere og længere. Nu og da blinkede en enlig Stjerne frem mellem de sorte, jagende og forrevne Skyer, som dog straks slukkede den igen. Kom den til Syne over Mastetoppene, saa det ud, som om den svingede rundt i store elipseformede Baner. Skuden arbejdede voldsommere, jo mere Vinden slækkede af, og den flovede stærkt hen ad Morgenvagten; men hverken Kaptajnen eller Baadsmanden lod sig se paa Dækket, og saa satte Styrmanden tilsidst Sejl.

Endelig viste det første Dagskær sig i Øst. Skydækket splittedes mere og mere. Skyerne antog fantastiske Former og blæste bort — lidt efter lidt. Himlen fik en graalig Farve, og snart stod de bleggrøde Fortoninger som en svag Lysning over Horisonten — en Lysning, der hurtig tog til i Styrke og Farvepragt. Som Ribberne i en Vifte kastedes Solstraalerne op over Himmelbuen. Som et Utal af lueforygde Pile slyngedes de ud i Rummet — gennemborede de sidste flygtende Klodeskyer og farvede dem som Purpur. Saa viste Dagens Stjerne sig dér, hvor Himmel og Hav mødtes — først som et lille blankt Øje, der nu og da forsvandt i Horisontens Ujævnheder — saa større og større, indtil den luende Skive stod lysende i al sin Pragt.

Saa kom Dagen. Solstraalerne fik en mere horisontal Retning. De strakte sig over hele Himlen — over Havet — som lange Fangarme, der vilde gribe alt og holde alt fast. Og de holdt alt fast, selv den sidste Rest af Stormen maatte give tabt.

„Naa!“ udbød Styrmanden, og det kom saa haardt som Udtrykket i hans Ansigt, da Baadsmanden langt om længe kom op fra Kahytten. „Endelig kan man da komme til Køjs. Det maa nok have været meget interessant, siden det har været saa længe — hvad? . . . Han saa Kæmpen hadefuldt og haanligt op i Ansigtet; men saa slog han pludselig om i en anden Tone, og samtidig skiftede det haarde og sammenbidte Udtryk om hans Mund om til maabende Forbavselse. „Hvad i

Alverden gaar der af Dem, Mand? De ligner jo Døden fra Lübeck.“

Baadsmanden stod bleg og tavs og stirrede ud over Skibssiden. Han var i Øjeblikket tilsyneladende helt fraværende for alt omkring sig; men saa vendte han sig med eet mod sin Foresatte. Han virrede svagt og langsomt med Hovedet, og der trængte en fugtig Glans frem i hans Øjne.

„Det er ikke saa underligt, om jeg ligner Døden, Styrmand,“ svarede han omsider lavmælt og med grødet Stemme. „Jeg har ogsaa været i Selskab med den det meste af Natten.“

Styrmand Parker veg et Skridt tilbage og tilkastede Baadsmanden et spørgende Blik.

„Hvad mener De?“

„Min Bror har mistet sin Hustru i Nat,“ kom det bedrøvet fra Baadsmanden — „og har faaet — —“

„Sin Straf!“ afbrød Styrmanden og snurrede rundt paa Hælen, hvorefter han begyndte at trave frem og tilbage paa Halvdækket. „Der har vi det! Det er en Skandale! Sagde jeg ikke nok, at det vilde gaa galt! Sagde jeg det ikke nok! . . . Han stoppede pludselig op foran Baadsmanden igen. „Hvorledes tager han det?“

Kæmpen sukkede tungt.

„Jeg kender ham næsten ikke mere. Han sidder og stirrer hende uafbrudt ind i Ansigtet. Der er noget ved hans Øjne, som jeg ikke synes om; det er undertiden, som om der lyser Ild ud fra dem.“

„De skulde se at faa ham op i den friske Luft,“ foreslog Styrmanden.

„Jeg har forsøgt det. Styrmand Parker; men det nytter ikke, hvad jeg siger. Han svarer mig slet ikke. Jeg tror knapt, han kender mig.“

„Ja, kan De ikke faa ham til Fornuft, saa nytter det jo ikke noget, at jeg prøver,“ sagde Styrmanden, og nu talte han, som om det var om den mest ligegyldige Ting i Verden. „Nu maa De saa se at faa hende syet ind, at vi kan komme af med hende. Vi kan jo ikke ligge her og sejle rundt som et andet Ligkapel.“

Saa gik han ned.

Aldrig saa saare var Styrmand Parker kommet ind i sit eget Kammer, før der foregik en stor Forandring med ham. Det ligegyldige var med eet som vejret bort. Haardheden forsvandt fra hans Ansigt og gav Plads for umiskendelige Tegn paa Sorg og Fortvivelse. Han søgte i sin Skibskiste, tog et Album frem, og nu sad han med duggede Øjne og betragtede Billedet af en ung Kvinde, til Trætheden tilsidst overvældede ham; saa kastede han sig fuldt paaklædt paa Køjen og sov ind.

— — —

En tung og trykkende Stemning hvilede over Skibet. Mandskabet foran Stormasten sad forude i Lukafet og drøftede Nattent Begivenheder. Ingen kunde rigtig forlige sig med Tanken om, hvad der var sket, og dog talte Kendsgerningerne deres tydelige Sprog — Flaget paa halv — Slidsken, der ragede ud fra Skibssiden gennem den aabne Lænseport midtskibs, var sikre Tegn paa det, der skulde ske.

Saa kom Styrmandens Kommando:

„Alle Mand paa Dækket! Klar ved styrbords Storbraser!“

Skarpt og skingrende smældede han den ud. Det



lød brutalt gennem Stilheden. — Der var ingen rigtig Fart over de unge og ellers saa raske Søfolks Bevægelser, og det gik trægt med at faa Sejlene brasede gennem Vinden. Der var intet Samarbejde i Halningen; thi Opsangen manglede. Men langt om længe kom Ræerne rundt. Sejlene pressede sig haardt mod Master og Rig, og saa laa „Polaris“ stille og ubevægelig som en sovende Søfugl.

Styrmanden og Baadsmanden gik ned i Kahytten, hvorefter Folkene efter forud givet Ordre stillede sig op paa Halvdækket og ventede. Ventetiden blev dog kun kort. De to Befalingsmænd kom straks op fra Kahytten igen, og de bar med Varsomhed en lang Sejldugspakke imellem sig. Tæt bag efter dem fulgte en krumbøjet Skikkelse. Hans Haar var snehvidt. Hans Øjne stirrede vildt ud af deres Huler, og de veg ikke fra Sejldugspakken. Det var den femogtredivaarige Kaptajn Malm. Een Nat havde knækket ham og graaet hans Haar.

Toget bevægede sig langsomt mod midtskibs. I Tavshed sluttede Folkene Følget. Sorg stod præget i de vejrbitte Ansigter. Skibsdrenge græd.

Saa laa Sejldugspakken paa Slidsken. Baadsmanden surrede et Stykke Ballastjern til Pakkens yderste Ende. Styrmanden bad Fadervor, og mens alle blottede Hovederne, gled Kaptajn Malms afdøde Hustru langsomt ud gennem Lænseporten og forsvandt med Plump i den store, vaade Grav.

Kaptajn Malm stod tilsyneladende aandsfraværende og saa til. Hans Øjne, der før havde lyst som to flammende Ildsvælg, havde faaet en mat, glasagtig Glans. Saa rejste han pludselig Hovedet, greb sig med begge Hænder til Tindingerne, og med en vild Latter sprang han i et Sæt op paa Lønningen og ud over Siden.

Mandskabet styrtede til. Een kastede en Brase udenbords — en anden et Fald. Baadsmanden sprang selv over Bord. Men alle Redningsforsøg var forgæves. Kaptajn Malm var borte, kun nogle svage Luftblærer paa Vandet viste, hvor han var gaaet ned.

En klam Dis strøg hen over Skibet og drev ad Læen til. En anden endnu mere isnende end den første fulgte efter. Der kom flere, hurtigere og hurtigere fulgte de paa hinanden. Det var, som en Række deltagende Haandtryk af usynlige, klamme Hænder. Saa smeltede Disklatterne sammen til et Hele. Taagen havde lagt sig over Skib og Hav og indhyllet alt i sit hemmelighedsfulde Slør.

#### ANDET KAPITEL.

Fem Aar efter.

En Dag, da en halv Storm fra Sydvest jog de hjem-



Med en vild Latter sprang Kaptajn Malm i et Sæt op paa Lønningen og ud over Siden.

gaende Sejlere ind gennem den engelske Kanal, kom „Polaris“ lænsede for fulde Mærsejl og Fok med en Ladning Kaffe fra Rio til Amsterdam.

Det var Sjask og Regntykning — et Vejr, hvori Kanalen i den smalle Ende havde meget tilfælles med en Dyrehavsbakke, hvad Lydene angaar. Sirener og Dampfløjter, Taagehorn og Klokker tonede imellem hverandre deres Varsko og Svar ud over det trafikerede Farvand. De store Amerika-Paketter leverede Musikken.

„Hej, Du der oppe paa Bramraaen — luk Gluggerne op! Kan Du ikke se den Sejsing, der hænger og flagrer lige for Næsen af Dig! Se at faa den kvejlet op!“

Det var Styrmand Vibe, der sang ud henne fra Halvdækket, hvor han og Baadsmand Malm stod og passiarede om gamle Dage, da de som Drengene havde faret sammen paa Ostindien og Kinakysten — mens Baadsmanden lirede løs paa Taagehornet, de reglementerede tre Stød hvert Minut.

Manden paa Bramraaen drejede sig ved Tilraabet hastigt i Perten, og saa rev Toplenten Huen af ham.

„Saa til Søs!“ udbrød Styrmanden. „Der gik den.“ . . . Han fulgte med Øjnene den hvide Møse, der hastigt hvirvlede forbi og forsvandt i Regnen. „Vi løber mindst tolv Knob.“

„Ja, Kaptajn Parker samler til Bunke,“ sagde

Baadsmanden. „Han er altid heldig med sine Rejser. Hvem skulde tro, at han efter saa kort Tids Forløb kunde købe Skuden fri og kvit?“

„Og laste den for egen Regning,“ tilføjede Styrmanden. „Man maa sige, det er dristigt at købe en saadan Ladning Kaffe, naar han ikke selv kan være i Land og følge Markedspriserne.“

„Dumdristigt, som hans Sejlads,“ sagde Baadsmanden. „Og hvem er det, der maa holde for? Her gaar vi og sætter Liv og Lemmer paa Spil for hans Jagen gennem tykt og tyndt, og vi har kun Ubehageligheder til Tak. Lad ham blære sig af sine Rekorder, saa meget han vil. Jeg kalder det daarligt Sømandsskab, og nu skal det ogsaa være Slut for mit Vedkommende.“

„Det er vist ikke første Gang, Du har taget den Beslutning, Peter Malm.“

„Nej, men sidste, Ole Vibe — sidste.“ . . . . Baadsmanden slog sin knyttede Haand haardt i Kahytstaget. „Det bander Peter Malm og jeg paa.“

„Det bliver en Streg i Regningen for Kaptajn Parker,“ lo Styrmanden. „Han har sin Fordel af en Mand som Dig, der kender Skuden ud og ind, og det bliver vanskeligt for den, som skal tage Arven op efter Dig, Peter Malm.“

„Maaske,“ sagde Baadsmanden. „Men det bliver ikke anderledes. Jeg har længe nok gaaet som et andet Stykke Inventar her om Bord og taalt hans Urimeligheder, og var det ikke, fordi de sørgelige Minder ligefrem har bundet En til Skuden, havde man jo forlængst taget Billetten.“ . . . . Han saa spørgende paa Styrmanden. „Gaar Du med igen, Ole?“

„Jeg? Hæ! Nej Tak. Jeg har faaet mere end nok af de otte Maaneder, jeg har været sammen med Kaptajn Parker.“

Samtalen gik i Staa. Tuderiet var efterhaanden mindsket af. Regnen havde løbet „Polaris“ agterud og stod som en graa Mur, der fjernede sig forefter. Baadsmanden havde sat Taagehornet bort og stod nu og stirrede forud om Bagbord gennem Kikkerten.

„Der har vi Dungeness,“ sagde han. „Saa kan vi da heldigvis naa at komme gennem Renden inden Aften, . . . . Han sænkede Kikkerten og pegede frem mod Pynnten. „Hvad mon det er for en Sejler, der ligger og hiver i det dér. Jeg synes, den ligner en af vore egne.“

Styrmanden tog Kikkerten. Han stod længe og betragtede den lille hvide Bark, der for rebet Fok og sine to Undermærsejle bed sig op mod Vejret inde under Land.

„Jeg synes, den ligner „Jupiter“,“ sagde Baadsmanden, da Styrmanden vedblivende betragtede Sejleren uden at give sin Mening til Kende. „Det er Kaptajn Junkers Yankeefaçon at stage sin Rig paa. Stængerne staar, som om de er ved at gaa bagover af Forbavselse.“

„Hvad? Er det „Jupiter“?“ udbød Kaptajn Parker, som netop stak Hovedet op gennem Kahytsskappen for at snuse til Vejret og efter Aarsagen til Taagehornets Tavshed, og saa var han paa Siden af Styrmanden. „Lad mig se.“ . . . . Han rev Kikkerten til sig og tog Sigte efter Barken. „Ja! — Der er ingen Tvivl. Det er „Jupiter“. Op med Signalflagene, og lad det gaa lidt villigt.“

Ole Vibe hentede Signalbøgerne, medens Baadsmanden klarede Linen og Flagene til, og saa fløj Na-

tionalflaget og Signalsystemets Kendetegn op under Gaffelen.

Barken svarede straks med sit Kendingssignal.

„Ja, det er „Jupiter“,“ sagde Ole Vibe, da han havde set efter i Skibsfortegnelsen.

Nu fulgte Signalerne Slag i Slag — Skibenes Afgangssted, Bestemmelsessted og det Antal Dage, de havde været i Søen, og Kaptajn Parker stod selv med den lange Kikkert for Øjet og læste Flagene, mens Ole Vibe slog efter i Signalbogen.

„B — D — M — G,“ varskoede Kaptajnen, efterhaanden som han tydede Flagene i Signalet for „Jupiter“s Afgangssted.

„B. D. M. G., — B. D. M. G.,“ gentog Styrmanden, mens han ledte efter Forklaringen i Bogen. Saa fandt han den — „Amsterdam.“

„Saa op med P. F. T. — og hurtigt nu,“ ivrede Kaptajnen, da de reglementerede Signaler var vekslede. „Lad os høre, hvorledes Markedet er.“

Flagene foldede sig glat ud i den friske Vind. De stod som stive, kulørte Flader — lette at tyde — selv paa lang Afstand, og „Jupiter“s Svar fløj øjeblikkelig op, som om Spørgsmaalet havde været ventet.

„P — F — S, Hvad siger det, Styrmand?“

„Markedet er meget daarligt,“ kom det langt om længe fra Ole Vibe.

Kaptajn Parker knaldede Kikkerten sammen og flaaede Signalbogen ud af Hænderne paa Styrmanden. Saa læste han selv, og saa fløj Bogen hen ad Ruftaget.

„Løgn og Sludder altsammen! Hvad har denne Junker ogsaa Forstand paa det?“ . . . . Han slog ud med Haanden efter Flagene under Gaffelen. „Det kan være nok med den Signaleren — kip Flaget! Og se saa at faa Stor-Bramsejl sat.“

Saa brasede han ned i Kahytten, og han bandede som en Tyrk.

„Nu skal vi igen til at spille *flying Dutchman*,“ brummede Baadsmanden. „Det ender med, at vi en skønne Dag faar hele Menagen ned over Ørene.“

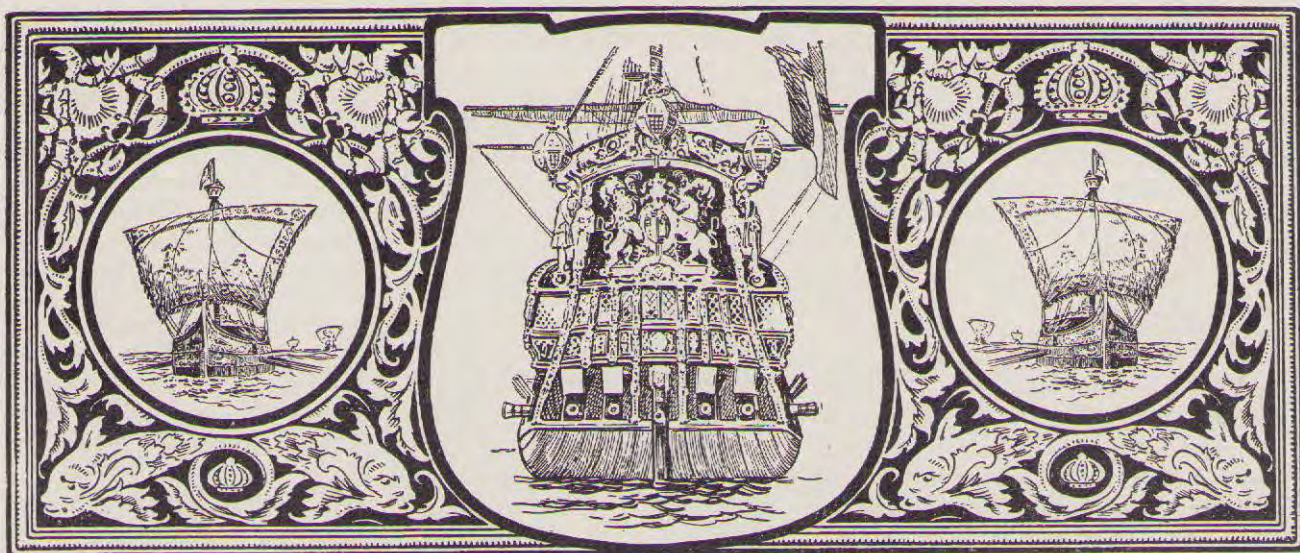
„Stor-Bramsejl los!“ varskoede Styrmanden forefter. Saa rystede han misbilligende paa Hovedet og vendte sig mod Baadsmanden. „Lad os trøste os med, at det gaar denne Vej, Peter Malm.“

Som en Kanonade slog Bramsejlet Knald i Vinden, da Sejsingerne var taget af. Toppen fulgte Styrmandens Eksempel; den rystede ogsaa paa Hovedet, som om den sagde: lad være. Men Mændene var i hjemgaaende Humør. De faldt i Bramfaldet, *hand over hand* og med lange Hal til „Whisky, Johnny“ — den Fanden-i-voldske Opsang, som i det uendelige satiriserer over en overdreven Nydelse af den stærke Drik. Og Raaen kravlede opefter i Takt til Sangen. Den spændte Sejlet, og Stangen krummede sig som en Flitsbue.

„At den holder,“ sagde Ole Vibe. „Det er ikke Kaptajn Parkers Skyld.“

Fortsættes i næste Nummer.

A/S DET DANSK-NORSKE  
DAMPKIBSSELSKAB  
Amaliegade 33 - København K.



(Fortsat fra forrige Nr.)

# Kongelige Yachter

OG

# Kongelige Yachtsmænd

Ved O. BENZON

**D**A Zar Peter i 1703 grundlagde Byen, der fik hans Navn (nu Leningrad), „som et Øje ud mod Europa“, saa viste han Befolkningen sin Kærlighed til Søen ved at undlade at bygge nogen Broer over Nevaen, idet han mente, at Nødvendigheden hurtig vilde lære dem at benytte Baade. Han tog kun nogle faa Lystfartøjer med sig hjem, men han ansatte nogle hollandske Yachtbyggere, for at de skulde bygge Yachter paa Nevafloden, og disse brugte han som Gaver til sine Hoffolk for at vække Lysten til Sejlsport hos dem og derved ogsaa vække Lysten hos Befolkningen for Skibsbyggeri og Sejlads.

Zar Peter forsøgte paa alle Maader at vække Interesse for Sejlsport, og han udstedte et Ukas, hvori han paabød, at enhver Indbygger i Sct. Petersborg, der havde en vis Indtægt, skulde holde en Boeier-Yacht med mindst 3 Mands Besætning.

Som omtalt undlod han med Villie at bygge Broer over Nevafloden for at vænne Befolkningen til at sejle, og ingen Bojar havde Mod til at komme til Slottet med Hest og Vogn, selv de allerhøjeste maatte komme i Lystfartøj, ellers blev de ikke modtaget.

Da Indbyggerne i Sct. Petersborg for største Delen kom inde fra Landet og ikke kendte til at bruge Baade, saa var det daarligt bevendt med deres Sejlads, og først efter at den polske Ambassadør var omkommen under en Færgetur over Floden, tillod Zar Peter, at der brugtes Aarer i Standspersoners Baade. Zar Peter var saa indtaget i at sejle, at han om Vinteren lod hugge en Rende i Isen paa Nevafloden, for at han kunde sejle op og ned ad den. Om Sommeren havde han for Skik at lade et Flag hejse i hvert af Byens Kvarterer

som Tegn paa, at Befolkningen nu skulde standse Arbejdet og deltage i hans Sejltoget. Han nød at sejle, var glad og fornøjet, naar han var ombord paa sin Yacht, og morede sig over Deltagerne, naar de blev gennemblødt, hvis man fik daarligt Vejr. Zar Peter holdt af Skibe lige til sine sidste Dage, og kort før han døde, lod han den lille Baad, i hvilken han som Dreng havde lært at sejle, bringe fra Moskva til Sct. Petersborg, hvor den blev anbragt i Peter-Pauls Fæstningen, hvor den endnu fandtes i 1914, stadig velbevaret, og betegnet som „Den russiske Flaades Op-hav.“

I de sidste to Aarhundreder har Europas Søfartsnationer sjældent været uden Konge-Yachter, idet disse som Regel er blevet betragtet som en Del af Flaadestyrken.

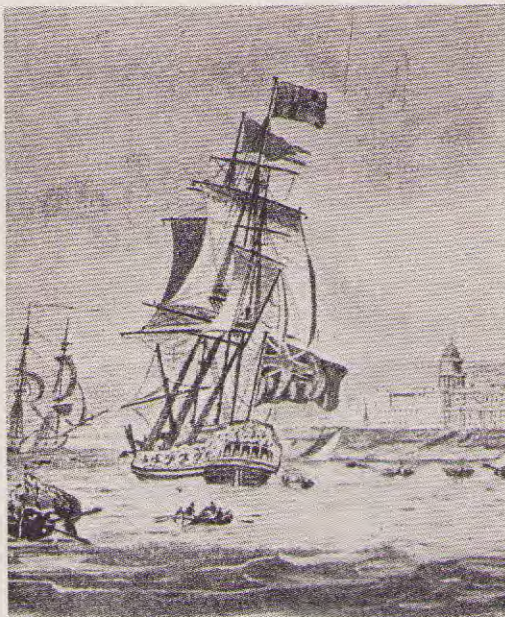
I 100 Aar efter Karl II's Regering synes det, som de kongelige Yachter i England kun blev brugt til at befordre de kongelige paa Repræsentationsrejser. Da Prinsen af Oranje og hans Gemalinde kom fra Holland til England i 1688, landede de paa engelsk Grund fra en Yacht „Princess Mary“, bygget i Holland 1677. „Princess Mary“ var 80 Fod 3 Tommer lang og 23 Fod bred. Om denne Yacht er der opstaaet det Sagn, at den skulde have end som Kulbrig under Navnet „Betsy Cains“ og først endt sine Dage i 1827, da den forliste ved Indløbet til Tynen. Dette Sagn har moderne Undersøgelser vist ikke kunde passe, selvom „Betsy Cains“ i 1827 var meget gammel, vel over 100 Aar, men Yachten „Princess Mary“ havde den dog ikke været.

En anden kendt engelsk Kongeyacht var „Princess

*Augusta*“, bygget 1710. Den var, da den blev bygget, 73 Fod 8 Tommer lang paa Dækket og 22 Fod 6½ Tomme bred og blev ombygget 1770, hvor man forlængede den 7 Fod. Paa denne Yacht overværede Georg III en Flaade-Revy ved Spithead.

Dens mest kendte Togt var, da den bragte Prinsesse Karoline af Braunschweig fra Elben til England i April 1795, paa Vej til hendes ulykkelige Ægteskab med sin Fætter, den udsvævende Prins af Wales, den senere Georg IV. Hun havde aldrig mødt ham, og han havde tinget ubluet om hendes Medgift og hvad andre Tilskud han skulde have for at gifte sig med hende. I „Optegnelser om Flaaden“ findes følgende Beretning om hendes Ankomst den 5. April 1795:

„Tidlig den 5. ankom Hendes Kongelige Højhed til Themsen efter en hurtig Overfart fra Elben. Hun var ledsaget af Lord Malmesbury, Mrs. Harcourt og Kommandør Payne, og de satte i den kongelige Chalup fra Orlogsskibet ombord i Yachten „Princess Augusta“. Da hun kom ombord, blev Kongeflaget hejst paa Stortoppen og Kommandør Payne's Vimpel paa Fortoppen. Da Prinsessen passerede Woolwich, spillede det Kgl. Artilleri Regiments Orkester „God save the King“, og Tropperne hilste hende med Hurraraab, og dette var den første Hyldest, Hendes Kongelige Højhed havde

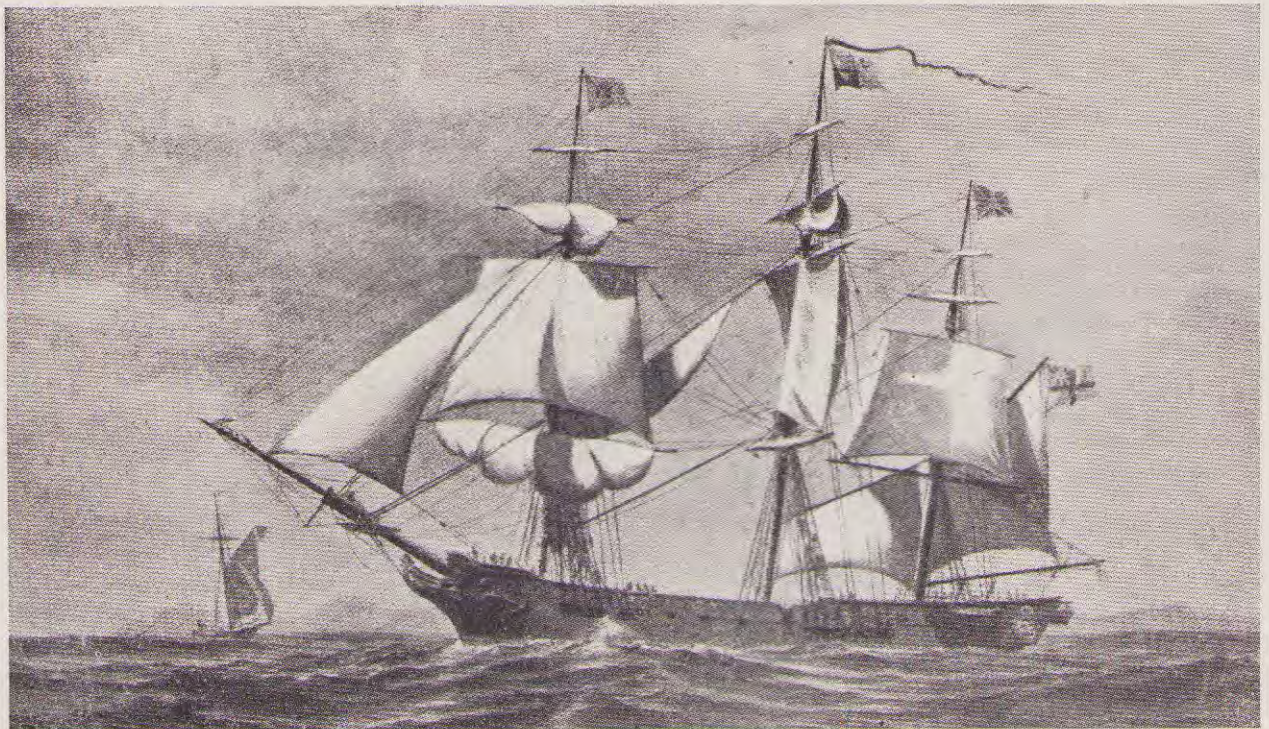


Den kongelige Yacht „Princess Augusta“ udfor Greenwich 1795.

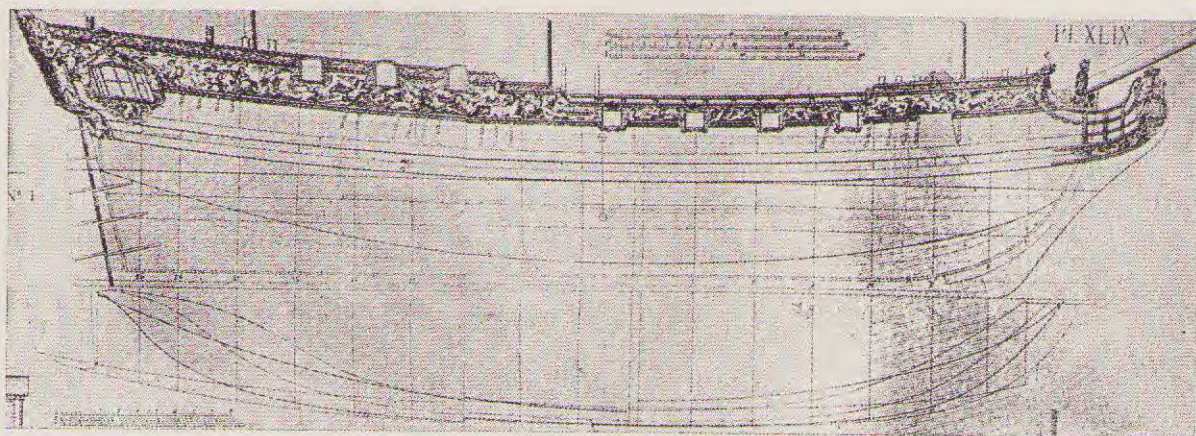
modtaget paa engelsk Grund, siden hun ankom til Themsen. Omkring Middag ankom „Princess Augusta“ til Greenwich, hvor Prinsessen gik fra Borde i den kgl. Chalup, ført af Løjtnant Mainwaring, og landede ved Trappen lige ud for Hospitalet, hvor hun blev modtaget af Guvernøren Sir Hugh Palliser. Prinsessen fortsatte med Vogn til London. Det fortælles, at hun, da hun mødte Prinsen i Sect. James, vilde knæle for ham, hvilket han forhindrede, men Chokket var for meget for hans Følelser — han var paa dette Tidspunkt inde i en af sine mange Kærlighedsaffærer — at han, efter hastigt at have omfavnet hende, vendte sig om og gik hen i den anden Ende af Værelset og sagde til Lord Malmesbury:

„Jeg har det ikke godt, vær saa venlig at skaffe mig et Glas Konjak,“ hvortil Lord Malmesbury svarede: „Sir, var det ikke bedre, at De fik et et Glas Vand?“ Hertil svarede Prinsen, der var i daarligt Humør, med en Ed: „Nej, jeg gaar straks til Dronningen.“ Intet Under, at Prinsessen spurgte Malmesbury: „Mon Dieu, est-ce que le Prince est toujours comme cela.“ Ifølge Lord Holland havde Georg IV paa sin Bryllupsdag drukket saa meget Konjak, at han daarlig kunde holdes oprejst undersøgt af to Hertuger.

Alt dette har intet at gøre med Sejlsport, undtagen



Kongeyachten „Royal Sovereign“.



Linietegningen af Kongeyachten „Royal Charlotte“ 1749.

at det giver os et intimt Glimt af Sportens Beskytter for godt Hundrede Aar siden.

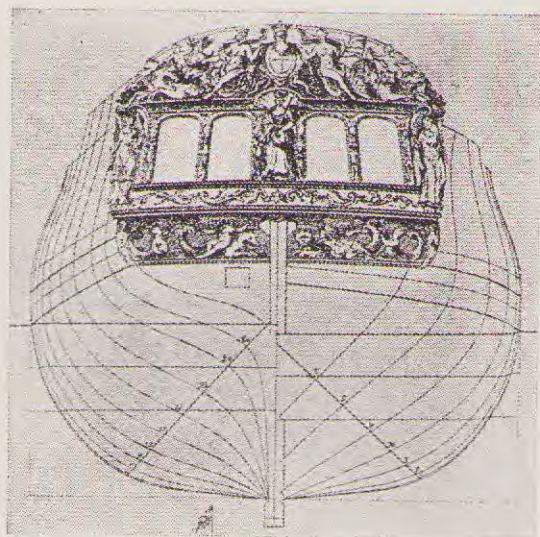
To kongelige Yachter blev bygget i hans Tid, nemlig „Royal Sovereign“ og „Royal George“. Den første blev bygget til Georg III og søsat 1804, den var fuldrigget og et meget elegant Fartøj. Skønt den ikke var noget stor Fartøj i Forhold til Nutidens Fartøjer, blev den betegnet som den „største, der indtil nu er bygget.“ I den holdt Englands ekscentriske Konge af at

I Flaadens Optegnelser opgives Dimensionerne paa „Royal Sovereign“ og „Royal Charlotte“, hvortil er medtaget Dimensionerne paa „Royal George“.

	„Sovereign“	„Charlotte“	„George“
Længde paa Dæk .....	96'1"	90'1"	103
Længde paa Køl .....	80'9"	72'21/2"	84'41/2"
Bredde .....	25'7"	24'7"	26'8"
Dybde i Skroget .....	10'3"	11'2"	11'6"
Tons .....	289	232	330

Prins Regenten lod „Royal George“ ligge opankret ud for Brighton, naar han opholdt sig der for at overvære Væddeløbene og andre Fornøjelser ved Badestedet. Herfra sendte han gennem sin Flagkaptajn et Brev til Yachtklubben i Cowes af følgende Ordlyd:

„Sir: Prins-Regenten ønsker at blive Medlem af Yacht Klubben, og De kan betragte dette som en

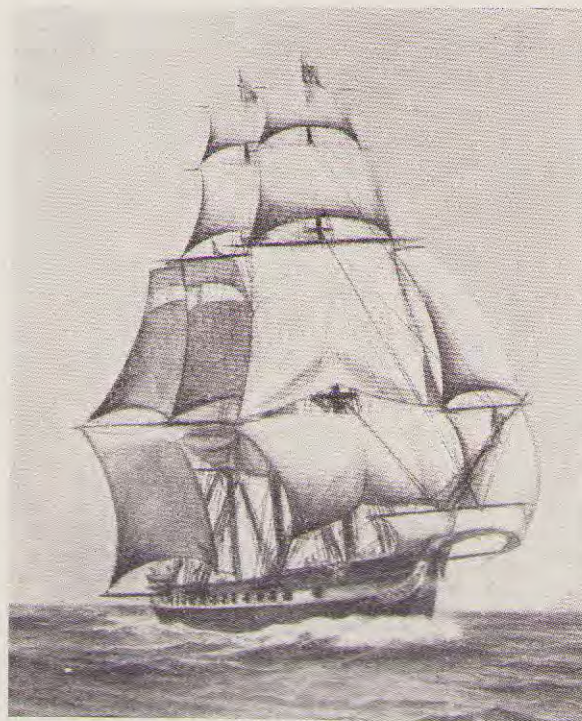


Linietegning af Kongeyachten „Royal Charlotte“ 1749.

sejle fra Portsmouth til sit Yndlingssted paa Sydkysten Weymouth, hvor han boede paa Hotel og ofte red til Floden Wey's Udspring for at drikke Vand af „Sundheds-Kilden“ der, der sender sit friske krystallklare Vand frem af Klippen.

Man faar ikke meget at vide om Georg III som Yachtsmand, der var ingen Pepys til at skrive herom, og efterhaanden som han saavel legemlig som aandelig blev svagere, kan man ikke tænke sig ham som passioneret Yachtsmand.

Georg IV brugte som Prins af Wales „Royal Charlotte“ som sin Yacht, den var bygget 1749, men som Regent sejlede han i „Royal George“, der blev bygget til ham og løb af Stabelen 1817. Denne blev først hugget op paa Orlogsværftet i Portsmouth i 1905.



Kongeyachten „Royal George“.

officiel Tilkendegivelse af Hans Kgl. Højheds Ønske.

Jeg har den Ære at være

Deres ærbødige Tjener

Charles Paget.

Yachtklubben, nu The Royal Yacht Squadron, op-tog 15. September 1817 sin første kongelige Velynder, der i 1819 aflagde Klubben et Besøg ombord i „Royal George“. Han havde tænkt sig at sejle til Plymouth, men vi hører, at han blev „saa indtaget i hele Sceneriet ved Cowes paa Øen Wight, Southampton Floden og Ny-Skoven, at han indskrænkede sin Udflugt til en Tur fra Brighton til Øen.“ Medens han laa ved Cowes, gav han Middag ombord paa „Royal George“ for Markien af Anglesey, General Sir E. Paget og andre af hans private Venner. Vi kan være vis paa, at det var en god Middag, for George IV holdt meget af god Mad og Vin. Gæsterne diskuterede Spørgsmaalet vedrørende Marinen og sikkert ogsaa Lystsejlsads, for Markien af Anglesey — der havde et Træben som Minde om Waterloo — var en ivrig Sejlsportsmand og en af de førende indenfor Klubben. Hans Kutter „Pearl“,

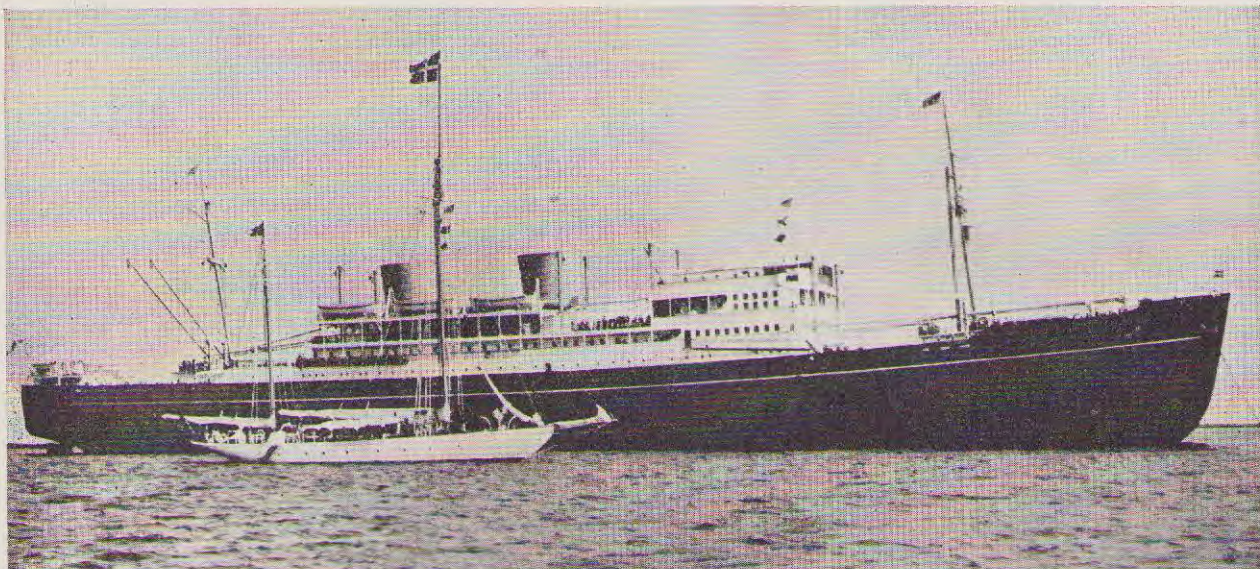
paa dette Tidspunkt 4 Aar gammel, blev berømt, idet han brugte den hver Sæson i 38 Aar.

Georg IV var saa tilfreds med Cowes, at han lejede en Villa paa Promenaden og vendte tilbage til den som Konge i 1821. I Eskorten fra Portsmouth var „Royal Sovereign, to Fregatter, tre Orlogsbrigger, tre Slupper og de private Lystkuttere „Pearl“, „Louisa“ (Lord Craven) og „Falcon“ (Hon. C. A. Pelham).

Naar han opholdt sig ved Cowes, tilbragte Kongen meget af sin Tid paa Dækket af „Royal George“, og naar Damerne paa forbisejlende Dampere viftede med deres Lommetørklæder og „hængte over Fartøjets Ræling for bedre at kunne se Kongen,“ saa hilste han igen ved at bukke for dem.

Kong George IV var Medlem af Yachtklubben i Cowes, — der blev „The Royal Y. C. i 1821 til sin Død. Hans Efterfølger William IV blev Medlem af Klubben i 1817 som Hertug af Clarence, og i hans Regeringstid 1830—37 fortsatte han den Skik, som George IV havde indført i 1827, at give en Kongens Ærespræmie, hvorom der skulde sejles af Klubbens Yachter.

Hans Regering var den sidste, hvori Sejl udelukkende var Drivkraften i kongelige Yachter.



Et morsomt Billede, der paa en eklatant Maade demonstrerer dansk Daad og Virke, er tilsendt os af Carl Georg Christensen, Løkken.

Ø.K.s smukke Motorskib „Canada“, der vakte Beundring overalt i Verden for sin høje Standard paa Skibsbygningsomraadet, ses her sammen med en Lyst-yacht tilhørende den kendte danske Filmsskuespiller

Jean Hersholt i Amerika, begge saa udmærkede Repræsentanter for Danmark.

Hersholdt har sikkert været ombord for at smage paa den danske Mad og faa sludret med Skibets Officerer, om danske Forhold. Det er nok gaaet som altid; hvor Danske mødes i Udlandet, ryster Nationaliteten dem sammen.

Læs

*Sejl og Motor* - det fuldendte Sejlsportsblad  
spørg Deres Bladhandler



Redigeret af

GUSTAV KRAGH

## VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

### Skandinaviske Nyheder.

DANMARK. Midt i Juli Maa-ned udkom et meget smukt Frimærke, 20 Øre rød, med Billede af Hvidbjerg Kirke paa Mors (Fig. 1). Mærket er det første af en Serie paa tre Mærker med danske Landsbykirker som Motiv. Frimærkerne, der er i 1½ Gang almindelig Frimærkestørrelse, er tegnet af Kunstneren Viggo Bang, som har været betydelig heldigere med disse, end han var med Berings fantastiske Skib. Af de kommende Frimærker vil 10 Øre violet vise Ejby Kirke ved Køge, og 15 Øre grøn Østerlars Kirke paa Bornholm. Enhver Filatelist vil glæde sig over disse tre smukke Frimærker.



Fig. 1.

FINLAND. Udkommet er et Erindringsmærke for afdøde Præsident Svinhufvud. Mærket, der viser Præsidentens Billede, er sort, Værdi 3½ M.

### Førstedags Kuverter.

Nu, da der er Sandsynlighed for, at vi atter faar Førstedagsstempler og Kuverter til de oven for nævnte Mærker med Landsbykirker, og Førstedagskuverterne efterhaanden er blevet en stor Artikel, vil jeg gerne bringe nogle Oplysninger til de af vore Læsere, der er interesseret i saadanne.

Førstedags Kuverter og Førstedagsstempler kan naturligvis altid i god Tid bestilles hos Frimærkehandlerne, der saa sender almindelige adresserede Kuverter eller de ønskede Førstedags Kuverter til Postvæsenet, som frankerer og stempler disse. Men man kan selvfølgelig ogsaa selv ordne Sagen, og skal i saa Tilfælde huske:

- 1) at Postvæsenets Salgskontor skal have Kuverterne i Hænde senest Dagen før Udsendelsen af det nye Mærke.
- 2) Betalingen skal erlægges samtidig med Afleveringen til Postvæsenet. Har man en Postkonto, kan denne naturligvis benyttes, og man kan, i hvert Fald for mindre Beløbs vedkommende, betale med nugaandede ustemplede Frimærker.

Specielt udførte Førstedags Kuverter koster som Regel Kr. 0,15 pr. Stk. — 100 Stykker Kr. 10,00.

### Frimærker og Reklame!

De fleste Samlere har sikkert set, at Frimærker — vore mindste Værdipapirer — ofte gør en stor og udmærket Indsats som Reklame for deres Land. Vi kender det jo fra de forskellige Felter: Turistreklamer, Varereklamer, Forsvarspropaganda, Udstillingsreklamer m. fl., som Frimærkerne selv ved Billeder af skønne Egne, specielle Varer, Frugter, Blomster, sjældne Dyr, Skibe, Flyvere og Kampscener, reklamerer for. Men desuden er der Frimærker med Reklamevedhæng — ogsaa en udmærket Idé, og endelig Propagandaen ved Hjælp af Frankeringsmaskinerne og særlige Turiststempler.

Flere af de mindste europæiske Stater har nogle af de smukkeste Landskabsbilleder som Turistreklamer for sit Land. Det er Lande som Schweiz, Norge, Lichtenstein, Island og Monaco. Vi kender ogsaa De forenede Staters store Kampagne for Nationalparkerne, Serien fra 1934 med de ti Værdier; og Sovjet Rusland har ligeledes udsendt mere eller mindre kønne Reklamefrimærker for Kurstederne i Kaukasus. Italien, Vatikanstaten og de italienske Kolonier har ogsaa mange Mærker med Reklameformaal, heraf en Del med historiske og religiøse Motiver.

Frankrig har længe reklameret med Billeder fra sine Kolonier, og nu er de engelske Kolonier jo ogsaa kommet godt med. I Sydamerika har Ecuador som bekendt udsendt et Frimærke, der viser et Landskab med Indskrift, som paa Dansk kan oversættes til „Ecuador er et Turistland“. Den mellem Samlere ikke saa stærkt anerkendte, men for sine ualmindelig smukt udførte Landskabsbilleder paa sine Frimærker kendte Sovjet Stat i Asien, Tannu-Tuva, udsender stadig pragtfulde Mærker.

(Fortsættes).



Fig. 2.

Husk at forny Deres Abonnement

Telefon:  
C. 16 488

Telegram:  
Dantransport

## DAN-TRANSPORT A/S

Assurance — Befragtning  
Spedition

Vestergade 26. K.

Fragtagetur for:  
REDERISELSKABET

## NAVITAS A/S

Vestergade 33. K.

Telefon:  
C. 1656

Telegram:  
Asnavites

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

## DANSK RADIO

Aktieselskab

Amaliegade 33, København K.

Driftsselskab for Radioanlæg ombord i  
danske Skibe

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert  
Formaal

Ekkolod Apparater etc.

Telegr.-Adr.: DARIOSE Telefon Central 7282

## C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

H. Schøsler Pedersen

Mimersgade 88

Malerier af Skibe - Maritim Reklame

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN



# Indenlandsk Sømandsmissions Aarsberetning 1943

**O**GSAA i 1943 har „Indenlandsk Sømandsmission“ trods Vanskeligheder af forskellig Art kunnet holde sit store landsomfattende Arbejde i Gang. Det er med Sorg, vore Tanker gaar til de mange af Søens Folk, der i Aarets Løb blev derude. I vore Forbønner følger vi de Hjem, der mistede deres kære, ligesom vi med Forstaaelse tænker paa dem, der venter paa at gense deres Mænd eller Sønner i det fremmede.

1. *Sømandshjemmene.* Den 17. Oktober indviedes vort nye Sømandshjem i *Hirtshals*. Byggeomkostningerne beløb sig til ca. 150.000 Kr.

Antallet af Sømandshjem i danske Havne beløber sig til 40. Desforuden raader man over to Sømandshjem paa Færøerne, og man har ogsaa i Aar haft den Glæde at høre godt Nyt fra Hjemmet i Thorshavn.

*Besøgene paa Sømandshjemmene* har i Aar oversteget Millionen, og i Hovedsagen er det Sømandshjemmene i Fiskerihavnene, der har haft de store Besøg.

*Skibsbesøg* er der regelmæssigt aflagt. Foruden i danske Handelsskibe og Fiskekuttere er der aflagt ca. 475 Besøg i svenske Skibe, ca. 150 Besøg i norske Skibe, ca. 150 i finske Skibe og ca. 25 Besøg i hollandske Skibe.

Der er aflagt ca. 500 Sygebesøg hos Søfolk og Fiskere paa Hospitalerne.

Som sædvanlig er der paa Sømandshjemmene blevet holdt *Sammenkomster* Søndag Aften foruden de daglige Andagter.

Der er igennem Sømandshjemmene blevet holdt *Sammenkomster* Søndag Aften foruden de daglige Andagter.

Der er igennem Sømandshjemmene besørget enten hjemsendt eller opbevaret over en halv Million Kroner.

Der er afholdt 82 *Julefester* og ved disse uddelt godt 3.000 Julepakker, der er sendt Sømandsmissionen fra Kredsen rundt om i Landet.

2. *Skolerne.* Sømandshøjskolen har haft 97 Elever, saaledes at der nu ialt er udgaet 2382 Elever fra Skolen siden dens Start.

Fiskeskipperskolen i Esbjerg havde 47 Elever oppe til Eksamen, hvoraf de 46 bestod.

3. *Sommerlejrene og Udflugter.* I 1943 havde „Indenlandsk Sømandsmission“s Sommerlejre ialt 405 Deltagere, og vi har kunnet glæde os ved et udmærket Samarbejde dels med Esbjerg Fiskeriforening og dels med

Dansk Dampskibsrederiforening og de enkelte Rederier; Samarbejdet har nu sidst givet sig Udtryk i Rederiforeningens Fond paa 350.000 Kr., der delvis skal anvendes til Sommerlejrarbejdet.

I Aarets Løb har der været afholdt Week-end Lejre for Søfolk og Fiskere ud fra forskellige Sømandshjem til megen gensidig Glæde.

4. *Kvindekredsene.* Der er i Aarets Løb stiftet 11 nye Sømandskredse rundt om i Landet, og disse Kredse — nu ialt 318 — har støttet Arbejdet økonomisk og sendt Julegaver til vore Julefester.

5. *Blade og Bøger.* I Forbindelse med Dansk Sømandsmission i fremmede Havne har man begyndt Udgivelsen af et Julehæfte: „Jul i Havn og paa Hav“, der i 1943 kom i et Oplag paa 3.500. — Indenlandsk Sømandsmissions Organ „Redningsbaaden“ udkommer nu i 7.700 Eksemplarer, en Fremgang paa 400.

6. *Aarsmøde* holdtes i 1943 i Kolding og var besøgt af ca. 300 tilrejsende Gæster.

7. I Aarets Løb fik Indenlandsk Sømandsmission en smuk Gave fra Esbjerg i Form af to Faner til Brug ved festlige Lejligheder.

8. Indenlandsk Sømandsmissions Formand er Sognepræst William Larsen, Aalborg, og Sekretær Sømandspræst Eilschou-Holm, København.

## Maskinisteksaminerne

I Eksamensterminen Juni—Juli 1944 er der ved Københavns Maskinskole afholdt Maskinisteksaminer med følgende Resultat.

Til Motorpasserprøven mødte 16 Eksaminander, som alle bestod.

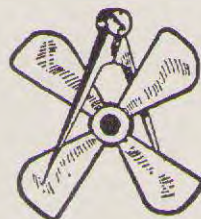
Til den almindelige Maskinisteksamen mødte 54 Eksaminander, hvoraf 39 bestod.

Til den udvidede Maskinisteksamen mødte 69 Eksaminander, hvoraf 58 bestod.

Eksaminand Karl Rudolf Troensegaard Jensen fik tildelt Præmie af Julius Skrikes Stiftelse.

Eksaminand Hans Ove Nielsen fik tildelt Præmie fra Maskinmestrenes Forening.

Til Elektroinstallatørprøven for Maskinister mødte 95 Eksaminander, hvoraf 81 bestod.



## KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven  
Den kommunale Elektroinstallatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

Deres

Bankforretninger

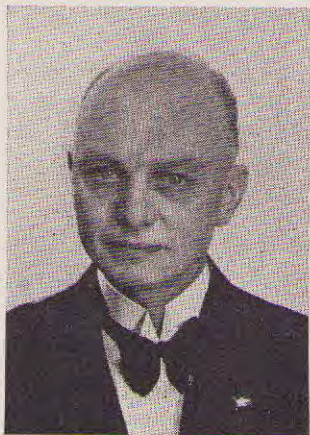
ordnes hurtigt og sikkert af vort Hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 Afdelinger i København og Omegn

52 Filialer og Kontorer i Provinsen

**HANDELSBANKEN**

# Maskinmester, Redaktør Aage J. Chr. Pedersen jubilerer



Den i alle Skibsfartskredse saa kendte Maskinmester Aage J. Chr. Pedersen fejrede sit 25 Aars Jubilæum den 23. August.

Dagen vilde sikkert være foregaaet i Stilhed, hvis det havde staaet til Jubilaren. Hans, som Maskinmesteren skriver, næsten dominerende Beskedenhed vilde forbyde ham en saadan Træden frem, men hans Kolleger har udtrykkelig forlangt Dagen omtalt i Maskin-

mesterbladet, som bringer en udførlig Omtale af Jubilarens Indsats for Maskinmestrene. Bladet skriver bl. a.:

„Fra sin tidligste Barndom har Aage J. Chr. Pedersen hørt Tale om Skibe, om at sejle; thi hans Fader var i mere end en Menneskealder en velanskreven Funktionær ved „Københavns Flydedok“. Hans Far har talt til ham om travle Mænds Id, ladet ham se, naar glødende Jern vred sig under menneskelig Villie, eller vist ham, naar Skruen piskede Havet til Fraade. Fra Øjeblikkets Betagelse til varig Interesse er Afstanden ikke stor, og Interesse for sit Fag og dets Mænd har vor Redaktør aldrig manglet, hvad enten man nu tænker paa ham som en lidt forsagt Maskinlærling i „Flydedokken“'s røgfylde Smedie, — som en ung forhaab-

ningsfuld Maskinassistent i „D. F. D. S.“ — paa en værnepligtig, fungerende Undermaskiningeniør ved „Taarbæk Fortet“ — eller paa den ansvarsbevidste Maskinmester, der for 25 Aar siden — Onsdag den 23. August — begyndte sin Tjeneste ved „Nordiske Kabel- og Traadfabriker“, og som med Iver og Arbejdsglæde udførte sin Gerning først paa „Kabelværket“ og senere — fra 1933 — paa Valseværket.

Det er dog som Redaktør af vort Medlemsblad, at Aage J. Chr. Pedersen er kendt af den danske Maskinmester.

Mange andre har gennem Aarene haft Øje for vor Redaktørs Evner som Leder af et Medlemsblad, og Aage J. Chr. Pedersen redigerer f. Eks. Kabelfabriker-nes Funktionærblad „N. K. T.“, ligesom han er Redaktør af Værket „Den danske Sømand“.

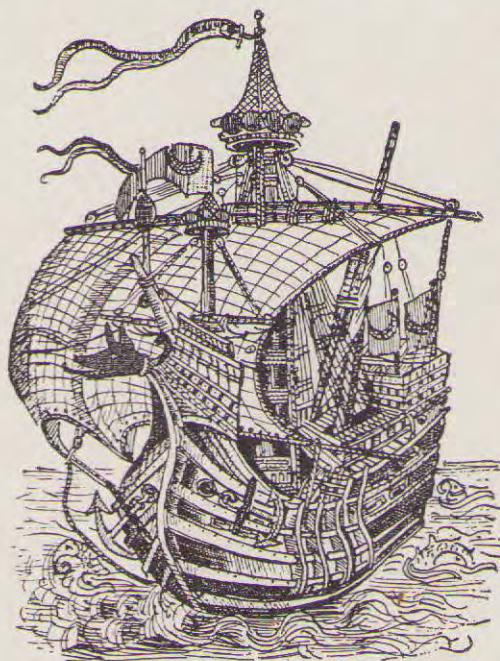
Vor Redaktørs Navn er jo forøvrigt kendt Landet over — langt uden for vore Rækker — som Forfatter af Ungdomsbøger, Noveller, Digtsamlinger, Artikler til Dagblade og Tidsskrifter o. s. v., og mon ikke den, der gennem egen Ydelse forstaar det skrevne Ords Betydning, dets Form og Balance, ogsaa kendt med at fremhæve og udslette, at elske Ytringsfriheden og mestre Begrænsning?“

Ogsaa „Vikingen“ er den ungdommelige Jubilar megen Tak skyldig. Hans faglige Dygtighed og enestaaende Hjælpsomhed har været os til stor Gavn, og det er med særdeles Glæde at vi bringer ham vor Hyldest. Bedre Mand har næppe udfyldt sin Plads, og ogsaa vi vil ønske det bedste for Jubilaren og sige ham Tak for de Aar. *Referenten.*

## COLUMBUSSKIBENE

Af H. Winther, Robert Loef Verlag, Burg b/Magdeburg

„Vikingen“ har fra Firmaet Robert Loef Verlag, Burg b/Magdeburg faaet tilsendt første Hæfte af den sidste Aar omtalte Serie Skibsbygningens Historie i Skibsmodeller, nemlig den af den kendte tyske Skibsbygnings-Arkæolog H. Winter forfattede „Die Kolumbusschiffe“ 1942“. Dette Hæfte giver en historisk Oversigt over Columbus Skibene, med en Masse i Teksten viste Billeder og Planer af saavel „Santa Maria“, „Nina“ og „Pinta“. Disse Planer er de af den spanske Regering i 1892 fremstillede Rekonstruktioner af Skibene til Verdensudstillingen i Chicago 1892 og italienske Rekonstruktioner af Skibene med en udførlig Omtale af Grundene til, at man mener, at saaledes har Skibene set ud, da de stod ud paa deres verdensomvæltende Rejse. Hæftet kan paa det bedste anbefales alle, der er interesseret i Skibsbygningshistorie, idet den indeholder en Del ikke hidtil kendte



Oplysninger om disse Skibe og tillige giver en udmærket Henvisning til den om dette Emne handlende Litteratur. Planer af disse Fartøjer kan faas fra Firmaet Robert Loef, saaledes at Modelbyggere vil være i Stand til at bygge Modeller, der er saa nær de originale Skibe, som det med de til Raadighed staaende Oplysninger er muligt. Planerne giver alle detail Tegninger og Anvisninger paa Rig, Udstyr og Skibenes Bemaling saavel indenbords som udenbords.

Man maa paa det bedste anbefale dette Hæfte og haabe, at Firmaet bliver i Stand til at fortsætte med Udgivelsen af de bebudede Hæfter om Skibsbygningens Historie, der vil omfatte „Rotterdam Karavellen fra ca. 1450“ og andre gamle Skibstyper.

Hæfterne kan faas gennem Andr. Høst & Søn, Bredgade, men det vil tage nogle Uger at faa dem frem. *OBNA.*

# Den gamle Havnefoged Chr. Outzen fortæller —!



Havnefoged i Sydhavnen, Chr. Outzen, ved sin Afgang i 1930.

*Af de rigtige Søfolk fra de gamle Sejlskibes Tid er der ikke mange tilbage. „Vikingen“ har derfor aflagt Besøg hos fhv. Havnefoged Chr. Outzen for at lade ham fortælle om sit lange Sømands-Liv, der førte ham Jordan rundt et Par Gange, førte ham ind i en fleraarig Sejlad med engelske Skibe, lod ham gaa i Land i Australien, hvor han i 4 Aar bl. a. beskæftigede sig med Skov-, Guldmine- og Landbrugsarbejde for tilsidst over Stillingen som Styrmand at lade ham ende som Havne-Assistent og -Foged i Københavns Havn, inden han i 1930 blev tvunget til at lægge op for stedse.*

(Fortsat)

## Paa Bogø Navigationsskole 1886—87.

**N**AAR man har opholdt sig i Udlandet i flere Aar og næsten udelukkende talt Engelsk, som jeg havde gjort det ombord i forskellige Skibe og i Australien, indsniger der sig Taleformer, som lyder kunstigt i Ens Modersmaal, men efterhaanden fik jeg dem dog udryddet. — Jeg skulde nu gøre Alvor af min Beslutning om at komme paa Navigationsskole og læse til Styrmand, og den 1. December 1886 meldte jeg mig som Elev paa „Bogø Navigationsskole“, der laa mit Hjem nærmest, hvilket jeg aldrig har fortrudt, for Bestyreren, Magister S. Svendsen, der senere blev Professor, samt Lærerne O. Mathiesen og Landt var alle tre meget dygtige og samvittighedsfulde Lærerkrafter. Desuden var Kammeratskabet mellem os Elever godt og Bogø en Idyl! Jeg maa beklage, at denne Skole, da Navigationsskolerne overgik fra Privateje til Staten, blev nedlagt. Min Beklagelse gælder ogsaa Bogø-Pigerne, der før denne Nedlæggelse havde en særlig Chance for at blive Styrmands- eller Kaptajns-Fruer. Navigationseleverne var nemlig højt i Kurs hos dem! Jeg tabte dog ikke mit Hjerte paa Bogø, maaske mest af den Grund, at hvis der var nogen, jeg kunde have tænkt mig at kurtisere, var de allerede optaget, men desuden havde jeg bestemt, at jeg ikke vilde forloves eller giftes, før jeg havde faaet en Stilling. — Alle Elever kom fra Matros-Lukafet, og der var vel nogle urolige Hoveder imellem dem, men Lærerne havde en udmærket Evne til at sætte Skik paa saadanne.

## Christen Berg var upolitisk paa sin Navigationsskole.

Skolens Ejer og Forstander var som bekendt Folketingsmand Christen Berg, der var Høvding i Venstrepartiet og stod skarpt overfor Højre. Vi Elever mærkede dog ikke noget til Politikeren Berg, naar han med sin Familie boede paa Skolen en Maanedstid om Sommeren, hvor han frabad sig al Drøftelse af Politik. Ligeledes lod han Skolen abonnere paa Højreblade foruden Venstrebladene. Han havde et venligt Væsen, talte ret jævnlige med os og bad os, hvis vi senere hen skulde træffe ham, om at komme hen og hilse paa ham, da hans svækkede Syn ikke tillod ham at komme hen til os. Som jeg før nævnte,

blev Berg modtaget med store Æresbevisninger af sit Parti ved sin Løsladelse fra Fængslet, hvor han havde siddet for en politisk Forseelse, ved hvilken Løsladelse Pastor Hostrup havde forfattet en Sang, der endte saaledes: „— Oprør vi priser ej, men Skaal for den, som rører op.“ Denne Sang blev sunget af nogle af Eleverne ved et af Bergs Besøg paa Bogø, men han reagerede mærkeligt nok slet ikke, hvilket kunde tyde paa, at han ganske korrekt mente, at vi var her for at lære Navigation og ikke for at blande os i Politik. — For Eksamenkommissionen, der udgjordes af Kommandør Mynster-Fischer og Kaptajnerne i Marinen Bauer og de Coninck, bestod jeg et Aar efter min Optagelse Eksamen i samtlige Fag: 1ste og 2den Del af Navigationen, Maskinlære, Engelsk, Søret, Handelsvidenskab, Geografi og Vejrlære og endda med saa gode Karakterer, at jeg fik den af Berg udsatte Første-Præmie paa 50 Kr., der ikke alene var en Hædersbevisning, men ogsaa en pæn Sum Penge dengang. Foruden denne Præmie var der en paa 25 Kr. Efter Eksamen i December og Fejrelsen af Julen i mit Hjem skulde jeg normalt have set mig om efter en Hyre, men to Ting hindrede mig deri, nemlig, at jeg var „stoppet til Orlogs“, og at Skibsfarten paa Grund af den meget strenge Vinter næsten var gaaet helt i Staa.

## Til Orlogs igen.

I Mellemtiden havde jeg søgt ind paa Reserveløjtnantsskolen i Marinen, men da jeg fyldte 28 Aar, inden Skolen begyndte, og da dette var den absolutte Aldersgrænse for Optagelse, maatte jeg aftjene min Værnepligt som Helbefaren. I Marts 1888 mødte jeg saa paa Vagtskibet „Sjælland“, som var fuldt besat. Nogle af Efteraarets værnepligtige Søfolk havde nemlig paa Grund af den strenge Vinter, der gjorde det vanskeligt at faa Hyre, opnaaet Tilladelse til at forblive i Marinen efter Hjempermitteringen. Hen paa Foraaret, da Isen begyndte at forsvinde, blev alle nye Mænd beordret paa Dæk, hvorefter Premierløjtnant C. F. Maegaard, den senere Kommandør, der var kommet ombord, udtog Besætning til Kanonbaaden „Hauch“, heriblandt mig.

„Hauch“, der skulde fungere som Fiskeriinspekti-

onsskib indenfor Skagen, var vistnok Marinens mindste søgaaende Skib, saa at sige med et engelsk Udtryk en „Miniature-man of war“. Den havde ingen Kommandobro, hvorfor Chefen under Manøvrering maatte staa paa Dækket midtskibs ved Maskintelegraf. Derimod var der nok af Vaaben ombord, hver af Mandskabet havde baade Karabin, Sabel og Revolver. Desuden fandtes en Kanon, som kun kom i Brug een Gang paa dette Togt, idet der med den blev affyret et Varselsskud for Boven af en svensk Fiskerkutter, der fiskede paa dansk Søterritorium og ikke vilde bakke Sejlene og komme hen til os med sine Papirer. Skuddet bevirkede, at Skipperen kom hen til os og kom ombord, hvorefter han fik Lov til at sejle med en Advarsel, da han ikke tidligere var grebet i Fiskeri paa dansk Omraade. Men herefter stod han opført paa den „sorte Liste“ i Chefens Journal.

Der var kun tre Straffesager paa dette ca. 9 Maaneders lange Togt. Da vi engang laa i Skagen, fik Chefen Besøg af en Herre, der havde aftjent sin Værnepligt i Marinen, og som nu vilde opfriske gamle Minder ved at faa Lov til at se Indholdet i en Ransel. Chefen gav derpaa en fast Fyrbøder, der tilfældigt befandt sig i Nærheden, Ordre til at aabne sin Ransel, i hvilken der uheldigvis allerøverst laa nogle Æsker — Tændstikker, hvilket dengang var „Tabu“ for Mandskabet ombord. Det kan man vel nok sige at være et højst uheldigt Tilfælde for den stakkels Fyrbøder, der fik flere Ugers Nægtelse af Landlov. Den anden Sag vedrørte Tømmermanden, som under et Havneophold paa sidste Vagt skulde purre Maskinpersonalet til at gøre klar til Afgang. Han maa have sovet paa sin Vagt, for da han havde opdaget det, satte han Uret, der var anbragt i Kahytsskappen, tilbage. Dette blev selvfølgelig hurtigt opdaget, og „Svindelen“ kostede ham et Par Dages Arrest. — En Tid havde vi den kendte Fiskeribiolog, Dr. C. G. Joh. Petersen ombord, til hvis videnskabelige Undersøgelser vi maatte trawle Havbunden for at fremskaffe Materiale. — I November, da vi Værnepligtige permitteredes fra „Hauch“, fik jeg en glimrende Anbefaling af Chefen, hvis sidste Sætning „Han har aldrig været straffet“ fik mig til at studse. Selv om denne Oplysning var obligat i hine Tider, kunde jeg ikke lade være med at tænke paa det Tilfælde, hvor en Skipper havde bemærket i Logbogen: „I Dag har Styrmanden været fuld hele Dagen“, og hvortil Styrmanden havde anført sin Bemærkning: „I Dag har Kaptajnen været ædru hele Dagen“. — Tjenesten ombord havde iøvrigt ikke voldt mig Vanskeligheder, eftersom jeg kendte Livet til Orlogs fra min Lærlingetid i Marinen.

### I Koffarditjeneste igen, men nu ombord i Dampskibe.

Da jeg nu efterhaanden igen var blevet fortrolig med Forholdene til Søs herhjemme, indsaa jeg, at Sejlskibene vilde fortrænges mere og mere af Dampskibene, særligt for de større Langfartskibes Vedkommende, saa jeg mønstrede derfor som Styrmands-aspirant med Dampskibet „Hafnia“, der lige færdigbygget paa Helsingør Skibsværft skulde ud paa sin Jomfrutur i Ballast til Riga for der at lade Korn,

Hamp og Træ til Dunkerque. „Hafnia“ ejedes af Rhederiet Heckscher, der kun ejede en 4—5 Skibe foruden, og som var bemanded med forholdsvis yngre Kaptajner og Styrmande, saa at Udsigten til Fremfærdelse ikke var stor. Jeg lod mig derfor afmønstre fra „Hafnia“ sammen med Mandskabet.

Iøvrigt var det sjældent, at Mandskabet navnlig i Kulbaadene forblev ombord under Losningen, idet denne tog lang Tid og blev besørget af Folk i Land. Losning af Kul var jo meget mere besværlig end nu, hvor man har Kraner drevet med elektrisk Kraft. Dengang blev Kullene fyldt i Trætønder, som hejse- des op af Lasten ved Haandkraft, hvorefter Indholdet tømtes over i Hjulbøere og over en interimistisk Træbro kørt ind til Kulbunkerne paa Kajen.

### Matroslyren 40 Kr. om Maanedens.

Da jeg afmønstrede fra „Hafnia“ i April 1889, var der Sømandsstrejke i København. Matroslyren, som var paa 40 Kr. maanedlig, krævedes sat op til 50, og Sømandene fik deres Krav gennemført. Efter Strejken kom jeg som Aspirant ind i „Det Forenede Dampskibs-Selskab“ og fik Hyre paa „Tula“, der sammen med „Minsk“, „Charkow“ og „Rommy“ kaldtes for „Bremerbaadene“, fordi alle disse 4 var indkøbt i Bremen. „Tula“ var allerede dengang et ældre Skib. Den havde 3 Master og Raasejl paa Fokkemasten, saa det smagte jo dog lidt af Sejlskib. Efter 8 Maaneders Forløb blev jeg forfremmet til 2den Styrmand paa samme Skib. I den Anledning kaldte min Chef, Kaptajn Fenger, en Broder til den senere berømte Holmens Provst, 1ste Styrmand og mig ind i Bestiklukafet, hvor han sagde til mig: „Det er maaske vanskeligt for Dem at blive Overordnet for Deres Kammerater fra Matroslykafet, men jeg forlanger, at Matroserne her i Tjenesten ombord siger De til Dem. Om De i Land vil være „Dus“ med dem, vedkommer ikke mig. Endvidere ønsker jeg, at mine Styrmande ikke deltager personligt i Arbejdet, da det er deres Bestilling at sætte Mandskabet i Arbejde og sørge for, at det bliver udført.“ Fenger er den eneste Kaptajn, der har udtalt sig saaledes til mig, ellers saa de fleste af Selskabets Kaptajner, hvoriblandt der var en Del forhenværende Sejlskibsførere, helst, at 2den Styrmanden foruden at lede Arbejdet deltog i Matrosarbejdet.

### Koffardi-Officerers Kostreglement og Lønningsvilkaar for 55 Aar siden.

Paa hvert Skib var ansat en Restauratør, der skulde sørge for Proviant til Rejsen. Han erholdt herfor i Kostpenge om Dagen 2 Kr. for Kaptajnen, 1,50 Kr. for Styrmande og Maskinmestre og 1,30 Kr. for Matrosere og Fyrbødere. Efter Nutidens Priser synes denne Betaling ikke stor, men en Restauratør kunde dengang ved Dygtighed og Paapasselighed, foruden at levere god Mad, tjene sig en god Aarsindtægt. En, som jeg engang sejlede sammen med, endte som Villaejer og Sejlskibsreder, saa meget havde han tjent! For ovennævnte Kostbeløb fik vi Styrmande til Frokost og Aften en varm Ret med koldt Bord samt ½ Bajer, hvorhos Akvavitflasken stod paa Bordet til ubegrænset Afbenyttelse. Til Mid-

dagen serveredes 2 Retter god Mad og ofte en Desert. Desuden fik vi Kaffe Kl. 10 og 15, saa Kosten var upaaklagelig.

Derimod var Lønningerne — selv efter Datidens Begreber — meget smaa i Forhold til Lønningerne i Land for Folk med tilsvarende Ansvar. En Kaptajns Begyndelsesgage i „D. F. D. S.“ var 166 Kr. og 66 Øre om Maaneden, 1ste Styrmand 90 Kr. og 2den Styrmand 60 Kr. Saa det var økonmisk set meget svært for en 2den Styrmand at have Kone og Børn. Naar en 2den Styrmand fik fast Ansættelse i „D. F. D. S.“, fik han paa dettes Regning udleveret en Uniform fra „Brdr. Andersen“. Med Uniformen fulgte en Skrivelse fra Selskabet, hvori de stod, at man selv skulde vedligeholde Uniformen i Fremtiden, hvilket betød, at man, efter at den var slidt op, selv skulde anskaffe sig en ny, og den kostede mere end en hel Maanedes Lønning. Og saaledes var Lønningsforholdene omtrent i alle Selskaberne dengang.

Mange af den Tids Skibsførere betragtede deres 2den Styrmand som Arbejdsformænd. Maaske hidrørte det fra, at de følte, at vi yngre Navigatører var dem overlegne i teoretisk Navigation. De kunde saaledes ikke lide, at man talte om „Krængningsdeviation“, „Maanedistancer“ etc. Førerne havde selvfølgelig Kendskab til den praktiske Navigering, en Erfaring, som de forstod at holde for dem selv. Dersom en 2den Styrmand var saa uheldig at komme til at sejle under en saadan Fører i flere Aar, fik han saaledes ikke Lejlighed til at opfriske sine Kundskaber fra Navigationsskolen. Tilmed ønskede Kaptajnerne ikke, at man kiggede i Søkortet, maaske mest af den Grund, at dem skulde de anskaffe for egne Midler.

Kaptajnerne kaldte Styrmandene til sig ved det upersonlige „Styrmand“ i Modsætning til f. Eks. engelske, amerikanske og tyske Skibe, hvor der anvendtes det mere personlige „Mr. Brown“, „Herr Schultze“ o. s. v. Selv om dette Forhold er en Biting, tror jeg, at mange dygtige Søfolk, der har sejlet paa de store Have og nu efter at have taget Styrmands-eksamen var kommet ombord i et dansk Dampskib, har følt et Mindreværdskompleks, ikke alene herfor, men ogsaa, fordi det syntes, at mange af Datidens Kaptajner paa mange andre Maader søgte at ignorere deres Styrmand, som saa at sige var prisgivet Kaptajnerne, idet disse til Selskabet skulde indgive de saakaldte hemmelige Konduitelister, d. v. s. Kaptajnernes Bedømmelse af deres Styrmands Kvalifikationer og Optræden ombord.

#### Søfartsreglerne ignoreres af Rutebaaden fra Oslo til Hull.

Fra „Tula“ blev jeg overflyttet til „Baldur“, der sejlede i fast Rute mellem København, Frederikshavn, Horten, Moss og Kristiania og hjem via Larvig. Paa en saadan Rejse, da jeg en Aften var paa Broen sammen med Rorsmanden, og vi styrede Syd efter mod Skagen, afværgede jeg et Sammenstød med Rutebaaden fra Oslo til Hull, der i Stedet for at skulle gaa agten om os nærmede sig betænkelig uden at give Tegn til at vige. Jeg gav Rorsmanden Ordre til at dreje Styrbord over for at komme til at sejle parallelt med Rutebaaden. I Forvejen havde jeg af

den norske Lods, der altid fulgte os paa hele Rundturen, faaet at vide, at nævnte Rutebaad ikke altid respekterede de internationale Søfartsregler i passende Tid og Afstand. I denne Forbindelse skal jeg citere et gammelt Rim, som maaske ogsaa er kendt af en Del af Nutidens Søfolk:

„Grønt til grønt og rødt til rødt  
ingen Fare, hold Kursen støt.

Men ser Du om Bagbord paa din Vagt  
det grønne Lys, da giv Du Agt,  
at Pligten er hans at styre klar,  
dog husk, at stedse Du Ansaret har.“

Efter et uheldigt Fald paa Kajen i Frederikshavn, hvor „Baldur“ lossede, paadrog jeg mig Ledevand i Knæet, hvorfor jeg blev indlagt paa „Frederiks Hospital“ i København. Da Knæet efter Udskrivningen ikke var helt i Orden, skulde jeg selv give det Massage, hvorfor jeg af Skibsinspektøren blev overflyttet til Dampere „Vendsyssel“ paa en „Sygerejse“. Denne „Sygerejse“ varede i 5 Aar. Selv gjorde jeg alt for at kunne forblive ombord i dette Skib, da det var et udmærket Søkib og Forholdene gode ombord. Den gik i Rutefart mellem København, Libau og London og af og til under smaa Afstikkere til Le Havre og Hamburg.

#### Kolera-Epidemien i Hamburg.

Vi var i Hamburg flere Gange under den store Kolera-Epidemi, hvor Folk døde som Fluor og blev begravet i Fællesgrave, men vi maatte ikke gaa længere ind end til Yderhavnen, hvor vi forankrede og lossede og lastede ved Hjælp af Pramme. Lige saa lidt, som vi maatte gaa i Land, maatte ingen Havnearbejdere komme ombord for at udføre Losse- og Lastearbejdet, som vi alle ombord i Stedet for kom til at gøre. Ligeledes var det selvfølgelig forbudt at drikke Vandet fra Land. Et Par Karantænebetjente ombord skiftedes Dag og Nat til at paase, at alle Forskrifter overholdtes.

#### Russisk Godsejer Michailovitch — født Mikkelsen.

Paa sine Ture fra Libau til London medførte „Vendsyssel“ som Regel altid en Del jødiske Emigranter, der over London skulde videre til Amerika, og fra Libau til København endvidere et halvt Hundrede smaa lettiske Heste. En Gang kom der til vor Overraskelse tyve flotte Luksusheste ombord, der skulde udlosses i København. Ejeren, en Godsejer Michailovitch, kom selv ombord for at gøre Rejsen med til København. Da vi afgik fra Libau henimod Aften, og jeg befandt mig paa Broen, kom Godsejeren derop til mig og spurgte paa rent Dansk, hvad man skulde gøre imod Søsøge, hvorpaa jeg anbefalede ham at spise Smørrebrød med Sild eller Ansjoser eller at blive liggende i sin Køje. Jeg sluttede med at udtale min Forundring over, at Godsejeren talte et saa flydende Dansk, hvortil han svarede: „Jeg er lige saa Dansk som Dem, mit Navn er Mikkelsen, og jeg er født i Nærheden af Holbæk. Hestene, der er med her ombord, er solgt til København, og Summen for dem gaar dels til mit Ophold i Danmark og dels til mine gamle Forældre.“ Da Godsejeren, der i

Passagerlisten rigtig nok stod opført som Godsejer Michailovitch, havde talt flydende Russisk med Folke- ne, der bragte Hestene ombord, var han mig fore- løbig en Gaade, som jeg imidlertid fik løst næste Gang, vi anløb Libau. En Fætter til mig, som var ansat paa „Store Nordiske Telegrafskab“s dervæ- rende Station, kendte Godsejeren udmærket, hos hvem han havde deltaget i flere store Jagtselskaber paa hans Gods. Min Fætter oplyste, at Michailovitch, født Mikkelsen, var kommet dertil for adskillige Aar siden og søgt Plads som Forvalter, men uden Resultat. Da hans Midler var sluppet op, satte Personalet paa „Store Nordiske“ en Indsamling i Gang, for at han kunde komme hjem til Danmark, idet de samti- dig lovede at holde ham underrettet, hvis en passende Stilling skulde vise sig. Den kom kort efter, da en fhv. russisk Kavallerioberst søgte en Forvalter, der kendte til Mejerivæsen. Efter at det havde sat Par- terne i Forbindelse med hinanden, fik Mikkelsen Stil- lingen. Da Obersten senere hen havde set til Mik- kelsen til Hest, spurgte han ham, hvor han havde lært at ride. „Det har jeg lært ved 4. Dragonregiment i Danmark,“ svarede Mikkelsen. „Saa kan De lære min Datter at ride, da jeg er blevet for gammel der- til,“ opfordrede Obersten. Og saa lærte Mikkelsen Oberstens eneste Barn op i Ridekunsten. Nogen Tid efter kom Obersten ind paa Mikkelsens Kammer med en Pistol i Haanden og sagde: „Dersom De ikke gif- ter Dem med min Datter, skyder jeg Dem!“ Der var dog ikke noget, Mikkelsen hellere vilde end gifte sig med den unge Pige og vordende Moder, og da Ober- sten nogle faa Aar efter døde, overtog Mikkelsen Godset. Det lyder som et virkeligt Eventyr, som jeg i min Samtale med Mikkelsen, alias Michailovitch, paa „Vendsyssel“ i Libau ligefrem var kommet til at for- nemme Duften af.

#### Biologisk Fænomen i Østersøen.

Paa en anden Rejse fra Libau til København havde en Emigrant sat et Par Fiskesnører ud og fast- gjort dem til Lønningen, hvilket maatte forblive uden Resultat, da Snørerne gik tæt op ad Skibssiden, og da vi holdt 9—10 miles Fart. Restauratøren, som gennem Koøjet i Messen havde observeret Snørerne, maa have fattet Medlidenhed med den sølle Lystfisker, for han halede den ene Snøre ind og satte en Spegesild paa Krogen, som han kastede udenbords igen. Kort efter mærkede Lystfiskeren, at der var Bid og halede ind. Da han foreviste den mærkelige Fangst for de øvrige Emigranter, blev der et Palaver, som vi ikke forstod et Muk af, men de har vel nok drøftet det biologiske Fænomen, at der svømmer Spegesild rundt i Østersøen!

#### Den svenske Kaptajn tabte Tokronestykker hos Kong Christian X's Moder.

En Aften — ogsaa da vi var afgaaet fra Libau — og alle med Undtagelse af Vagten var gaaet til Køjs, kom der en Herre op til mig paa Kommandobroen og præsenterede sig som Kaptajn Nordenfeldt fra Sverrig, hvorefter han indledede en Konversation med mig. Herunder fortalte han, at han som ung Officer havde forrettet Tjeneste ved Kong Carl XV's

Hof og derigennem kendte vor daværende Kronprin- sesse Louise, som gerne modtog ham i Audiens hver Gang, han kom til Danmark. Ved en af disse Audien- ser var der gaaet Hul paa en af Kaptajns Lommer, hvorved nogle Tokronestykker var faldet ned paa de tykke Tæpper. Han troede ikke, at Kronprinsessen havde bemærket det, da Tæpperne havde opfanget Lyden, hvorfor han lod sin Hat ligesom ved et Uheld falde ned paa Gulvet, saa at den dækkede Mønterne, som han, da han tog Afsked, fik jongleret op sam- men med Hatten. Men Kronprinsessen besad baade Aarvaagenhed og en god Hukommelse, for da Kap- tajn Nordenfeldt et Aars Tid efter atter stedes for Kronprinsessen, spørger hun efter at de har hilst paa hinanden: „Kaptajn Nordenfeldt har väl inte håll på fickan idag?“ — altsaa: „Kaptajn Nordenfeldt har vel ikke Hul i Lommen i Dag?“

#### Lods kommer ombord iført høj Silkehat.

Fra Gravesend til Millwall Dok i London havde vi altid Lods. Det var gamle Mr. Denton, der ikke alene lodsede alle Selskabets, men ogsaa de fleste andre danske Skibe op til Lossestedet. Han gjorde altid sin Entré ombord iført høj Silkehat, medens hans Ka- buds laa i hans Frakkelomme, og inden han gik op paa Broen, satte han Kabudsen paa sit Hoved og lagde Silkehatten ind i Bestiklukafet. Han elskede alt, hvad der var Dansk, ja selv hans Villa i Grave- send hed „Danmark“, og han kunde udstede alle Ror- kommandoer paa Dansk. Hver Gang, der taltes om Nerver af Staal, tænker jeg paa gamle Mr. Denton — et mere roligt og flegmatisk Menneske end ham har jeg aldrig truffet. Saaledes klarede han engang en Kollision paa en usædvanlig Maade, da han en Dag lodsede et Skib nedad Themsen i tæt Taage. En bal- lastet Skonnert og en lastet Lægter krydsede pludse- lig Skibet, som Denton var ombord paa, saaledes at Kollision med et af dem var uundgaaelig, og det drejede sig kun om Sekunder. Kaptajnen raabte til Rorgængereren: „Tag Lægteren“, men Denton gav Kon- traordre, idet han sagde: „Nej, vi tager Skonnerten!“ Og Denton havde valgt rigtigt, i hvert Fald hvad Redningen af Værdier angik, for Skonnerten var gammel og ballastet, medens Lægteren derimod var ladet med Kaffe. (Fortsættes)

## VIKINGEN

Nr. 1—1943 købes til Pris

Kr. 2.— pr. Stk.

VIKINGENS FORLAG, GL. MØNT 39, C. 9822

*Husk!*

De kan faa Vikingen indbundet for

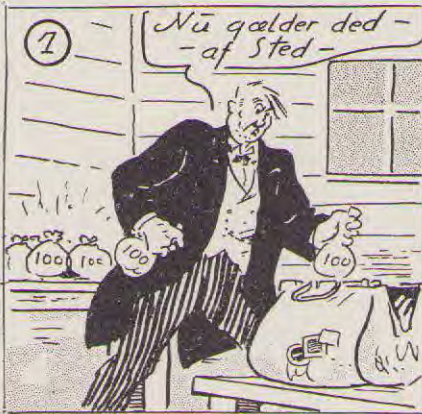
*Kr. 7,50*

Oscar Knudsen.

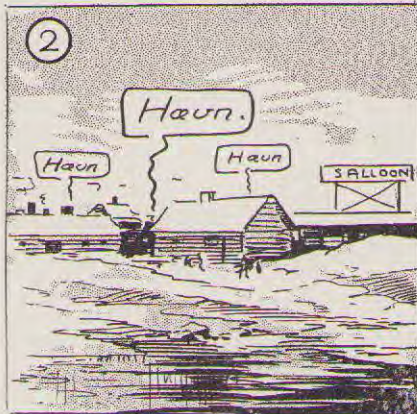
# Peter Pral

COPYRIGHT "VIKINGEN" COPENHAGEN

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



Katastrofen var over mig. Tovejret havde slået min møjsommeligt og paa hæderligt stræbsomt Arbejde ..... (lad nu vær' at vær' ondskabsfuld - jeg mener ikke Guldgravernes Arbejde) - opbyggede Concern i Stykker. Jeg var klar over, at jeg først maatte bringe Forretningens, d. v. s. Aktionærernes Kapital i Sikkerhed.



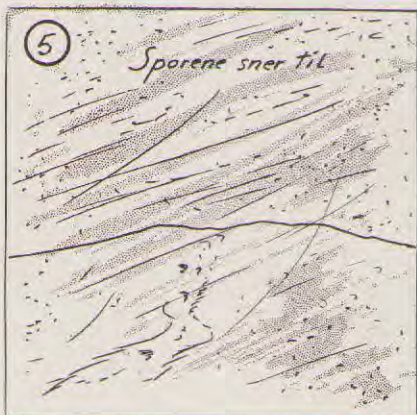
Den ophidsede Hob kunde i sin Uforstand finde paa at ville plyndre „P. P.s Sne-service og Assistance Comp.'s Kontorer. Sligt er før hændt i Amerikas Historie. Man maatte bringe Pengene i Sikkerhed, indtil Gemytterne faldt til Ro. — —



— og rolig Overvejelse ofløste Ophidselsen. Jeg skyndte mig ud til min Slæde. Foret var endnu saadan, at jeg kunde køre — — Hastig løssede jeg den med det nødvendigeste og gav mig ud paa den lange Fart.



Jeg befandt mig ene i det store, det snevide Polarøde, som Sven Hedin siger i et af sine Es-saays. — — Ikke en Lyd — kun Sne, Sne — og atter Sne .....



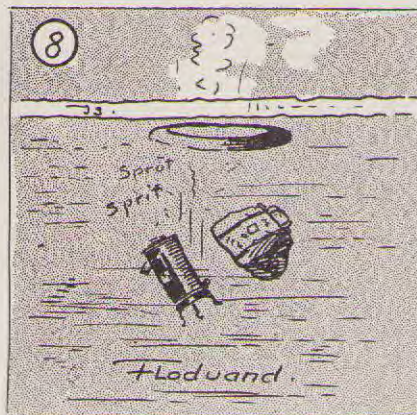
Sneen skjulte mine spor .....



Den første Nat i Polarnattens Øde. Gudske lov at jeg havde taget Petroleumsovnen med mig. Jeg pakkede mig godt ind og anbragte Kufferten med „Sne Service's Kapital i Nærheden. — — Endnu var ingen af de ophidsede Mennesker sat efter mig. Jeg var ene i den tindrende Kulde.



Jeg døsede ind. Og bemærkede derfor ikke, at Ovnen langsomt smeltede Isen under sig for til sidst at forsvinde i Smeltehullet — Pengekufferten lige saa — — En svag Syden, som jeg ikke hørte .....



..... og Ovn og Penge forsvandt i Vandet under Isen. Pokkers ogsaa, at jeg ikke anede, at jeg befandt mig paa en Flod .....



„Naa ja." — vil De sige, „De kan vel fiske den op igen næste Morgen, Mr. Pral." Men jeg er bange for, at De faar en lang Næse, naar De hører, hvorledes det gik til videre fremefter. Polarnaturen er ikke saadan at lege med, højsterede. Ven — den der lever faar det at se. So long. Venlig Hilsen Deres forbund, P. P.

# Søfartens Bibliotek

**S**ØFARTENS BIBLIOTEK har udsendt Beretning og Regnskab for 1944. Disse Beretninger er hele smaa Publikationer, som læses med stor Interesse af den skibsfartsinteresserede Verden.

Der er selvfølgelig først og fremmest et kort Referat af det aarlige ordinære Bestyrelsesmøde, der konstaterede, at Biblioteket trods store Tab har givet gode Arbejdsvilkaar, samt en Liste over, at Biblioteket har modtaget Bidrag fra H. M. Kongen, Rederiforeningen og de fleste førende Skibsfartsorganisationer, Banker, Skibsværfter. Ogsaa en Række Legater er stillet til Bibliotekets Raadighed. Flere Hundrede Bøger er skænket.

Af Nyvalg er sket følgende Ændring: Kaptajn A. H. Petersen er udtraadt af Bestyrelsen, og i hans Sted er indvalgt Forretningsfører Direktør P. Grube. Ogsaa Skibsreder Jørgen Carl er blevet valgt som Dampskibsrederiforeningens Repræsentant i Stedet for Skibsreder Chr. Harhoff.

Biblioteket har udgivet 3 Publikationer, som vi tidligere har omtalt i Vikingen. „Skibsjournaler“ udarbejdet af Bibliotekets Leder Skibsfører E. Juel-Hansen, „Obeliskskibe“ skrevet af Skibsfører Carl V. Sølvér, samt Søkortets Stednavne, der er indsamlet af Forfatter Kay Larsen, medens Direktør Grandjean har redigeret det indsamlede Materiale.

Der har været holdt en Række Underholdningsaftener, og man læser med stor Interesse om Biblio-

tekets Arbejde for at skaffe et Rederiarkiv, et Arbejde, der allerede er kronet med Held, idet en Række førende Firmaer har skænket Biblioteket en fuldstændig Fortegnelse over alle deres Skibe, men Bogens interessanteste Bidrag for Skibsfartsinteresserede er uden Tvivl Artiklen om Oprindelsen til Udtryk og Betegnelser, der anvendes ombord i danske Skibe, f. Eks. fortæller der om Betegnelsen Matros: „Denne danske Betegnelse er laant fra fransk „Matelot“, som paa Oldfransk hed „Matenot“, der muligvis i ældre Tid er laant fra Hollandsk „Mat(ge)not“, hvormed menes den, der nyder Mad sammen med en anden, eller har Madpose fælles med ham, egentlig som i Begrebet Rejsekammerat.

Det samme udtrykkes ved oldnordisk „Motunaut“. Men der maa lægges Mærke til, at Ordet *ikke* finder Anvendelse paa andre end dem, der har Bordfælleskab ombord i et Skibs Matroslukaf.

Ellers vilde man jo kunne synes, at Matroser ogsaa fandtes i Bondegaardens Folkestue og i Kasernens Soldater-Spisestue, og det vilde give alt for mange Ret til at kalde sig Matros.“

Et andet fortæller om „Styrbord“: „Højre Side af Skibet, naar Ansigtet vendes forefter, kaldes Styrbordsiden og den venstre Bagbordssiden.

Det ældre danske Ord var „Styres-bord“ (Bord betyder oprindelig Planke), og det oldnordiske hed „Stjörnborði“. Sin Form har det fra Plattysk „Sturbort“ (Hollandsk „Stuurboort“, nyere Højtysk „Steuerbord“).

Paa Angelsaksisk hed det „Stéorbord“ (engelsk „Starboard“). Ordet betyder egentlig den Skibssplanke (Skibsside), hvorpaa Styreaaren er lagt ud, og i Vikingeskibe var det altid paa Skibets højre Side.

Ordet er som flere andre optaget i romanske Sprog.“

Og en udførlig Redegørelse om „at slaa Glas“: „Angaaende Døgnets Tidsinddeling om Bord i Skibene er det almindelig kendt, at hele og halve Timer tilkendes gives ved at „slaa Glas“. Dette Udtryk har sin Oprindelse fra Tiden før Opfindelsen af Ure, og da Sol- og Vandure selvsagt ikke kunde anvendes om Bord, blev Sandure den Tidsmaaler, der bedst egnede sig.

Timeglasset er saa almindelig kendt, at Beskrivelse er unødvendig. I Skibene brugte man Halvtim Glas, som anbragtes i Nærheden af Rorsmanden, hvis Pligt det var at vende det, naar Sandet var løbet ud. For at alle om Bord kunde vide, hvilket Tidspunkt i Døgnet der indtraf ved Vendingen af Glasset, skulde Rorsmanden tilkendegive dette med Slag paa en Metal-klokke.

Til nærmere Forklaring maa man vide, at Døgnet var inddelt i 6 Vagter paa 4 Timer hver, og Vagternes Navne var fra Middag saaledes: 12—4 Eftermiddagsvagten, 4—8 Platfoden, 8—12 Førstevagten, 12—4 Hundevagten, 4—8 Dagvagten og 8—12 Formiddagsvagten.

I Løbet af en Vagt tilkendegaves Tidspunkterne for hver halve og fulde Time derved, at Udløbet af den første halve Time anmeldtes med eet Slag paa Klok-

## Det er for Tiden

umuligt at fremstille de før Krigen saa kendte og meget anvendte

## MARINAT

PRODUKTER

f. Eks.

Klar Yachtlak  
Klar Spar Varnish  
Skibsbundfarve, rød og grøn  
Hvid Understrygningsfarve  
Hvid Kopal Træk-Spartel  
Inden- og udenbords hvid Emalle  
Ætsalin etc.

i samme Standard som dengang, og vi har derfor indstillet Fabrikationen —

## men de kommer igen

saa snart de rigtige Raavarer kan skaffes

**A/S O. F. ASP**

Grundlagt 1857

Specialfabrik for Farver og Lakker til Skibsbrug

Prags Boulevard 37 — København S.  
Telefon Central 65 — Lokal 12 og 22



ken, og den første fulde Time med et Dobbeltslag. De følgende halve og hele Timer tilkendegaves ved at medtage Dobbeltslagene fra de foregaaende Timer og tillægge et Slag eller Dobbeltslag alt efter som Timen var halvt eller helt udløbet. Saaledes maatte hver Vagts Afslutning kendetegnes med fire Dobbeltslag. Disse Slag kaldtes Glas, fordi Glasset, der vendtes, foranledigede Klokkeslagene, og det siger sig selv, at Søfolkene altid vidste, paa hvilken Vagt Klokkeslaget faldt.

Fem Glas paa Hundevagten var altsaa Kl. 2½ om Morgen.

Da imidlertid brugbare Ure blev almindelige, kunde man finde det unødvendigt at „slaa Glas“, men Skikken holdt sig, fordi det var en praktisk Maade at tilkendegive Døgnets Tid paa. Det har sin Betydning ved Vagtskifterne, ligesom Glassene Vagterne igennem

bestemmer Afløsningstimerne, men naar man ikke straks ved Urenes Indførelse gik over til at anvende dem om Bord som Tidsmaalere, kan det skyldes enten Økonomi eller maaske, at Rederne den Gang ikke var saa ivrige til at lade Skipperen forstaa, hvad Klokken var slaaet, som de senere blev det.

Man kan endnu tilføje, at mange Ure ombord i Skibene „slaa Glas“ i Stedet for almindelige Timeslag, og selv i store Passagerskibe anvendes Glasslagning tildels endnu.

Yderligere omtales Masser af andre Udtryk: Redere, Skibsførere, Maskinmestre, Styrmand, Hovmestre og mange flere.

Ogsaa en meget interessant Artikel om Søure, skrevet af E. Juel-Hansen, gør denne Beretning særdeles læseværdig.

Referenten.

## Kronborgmuseets Aarbog

HANDELS OG SØFARTSMUSEET paa Kronborg har udsendt sin Aarbog for 1944, der er endnu bedre end tidligere udsendte Aarbøger. Aarbogen indeholder Beretning og Regnskab for Museets Drift i det forløbne Aar. I Beretningen omtales en Del Nyanskaffelser og Gaver, heriblandt en Nyanskaffelse, nemlig en Model af Lodsbaaden „Helsingør“ bygget 1869 af Skibsbygger Bjerg i Helsingør, og er af den Type, som Lods Povel Hansen i Helsingør fik indført ved Helsingørs Lodseri paa Trods af sine Kollegers Modstand, nemlig, som Modellen viser, en Baad med Ringdæk i Modsætning til de da brugte Lodsbaade, der var helt aabne, men det vilde have været mere paa sin Plads, om man havde ladet Modellen udføre efter Tegningerne af den første af disse Lodsbaade med Ringdæk, nemlig Lodsbaaden „Esbern Snare“, der satte Skel i Bygningen af Lodsbaade i Sundet og ved andre Lodserier. Tegningerne til „Esbern Snare“ findes i Helsingørs Maskin- og Skibsbyggeri's Arkiv.

Aarbogen indeholder Artikler skrevet af Thomas Prior, Kaptajn Carl V. Sølvér og Ingeniør Knud E. Hansen.

Thomas Priors Artikel om H. P. Prior er en meget interessant Beretning om denne for dansk Dampskibsfart saa betydende Mand, der havde skabt ordnede Forhold indenfor den indenrigske Dampskibsfart, og hvis Skibe dannede Grundstammen i D. F. D. S., da dette blev startet 1866.

Det er en Artikel, det kan anbefales alle, der interesserer sig for Dampskibsfartens Udvikling, at læse, da den bringer en Del nyt om Begivenhederne ved Dan-nelsen af D. F. D. S. og „Tuborg Fabrikker“.

Kaptajn Carl V. Sølvér's Artikel om „Rebækroret“ er en Afhandling om et i Fjor i Kolding Fjord sammen med andre Vragrester opfisket Sideror, som man først mente hørte til det senere i Fjorden fundne Vrag af et Fartøj fra det 13—14. Aarhundrede, men som det viste sig, var Roret af en meget ældre Dato og af stor Skibsbygnings og archæologisk Interesse, idet det er af en anden Konstruktion end Roret paa Nydam Baaden og de norske Vikingskibe.

Artiklen giver en Skildring af Siderorets Udvikling

gennem Tiderne og kan paa det varmeste anbefales alle, der har Interesse for Rorets Udvikling og de dermed forbundne tekniske Vanskeligheder.

Ingeniør Knud E. Hansen giver i sin Artikel en foreløbig Meddelelse om Fundet af et Middelalderskib i Kolding Fjord, der er af største archæologiske Interesse, og som man maa haabe, det maa lykkes at faa hævet og anbragt paa passende Sted, naar Forholdene igen bliver hertil. Der er fra Vraget hævet en Del konstruktive Dele, der viser, at det er et stort og kraftigt bygget Fartøj, det drejer sig om, og disse Detailler er foreløbig anbragt paa Museet i Kolding, hvor ogsaa „Rebækroret“ er anbragt.

Det kan paa det bedste anbefales alle, der har Interesse af Skibsbygningshistorie, at læse den i Aarbogen gengivne Artikel om dette Fund.

Desuden indeholder Aarbogen nogle Opsatser om forskellige Portrætter fra Ostindien forestillende Kaptajn Niels Holbech og hans Søn Kaptajn Peter Nielsen Holbech, om S/S „Fox“ og flere andre Ting fra Museets righoldige Samling.

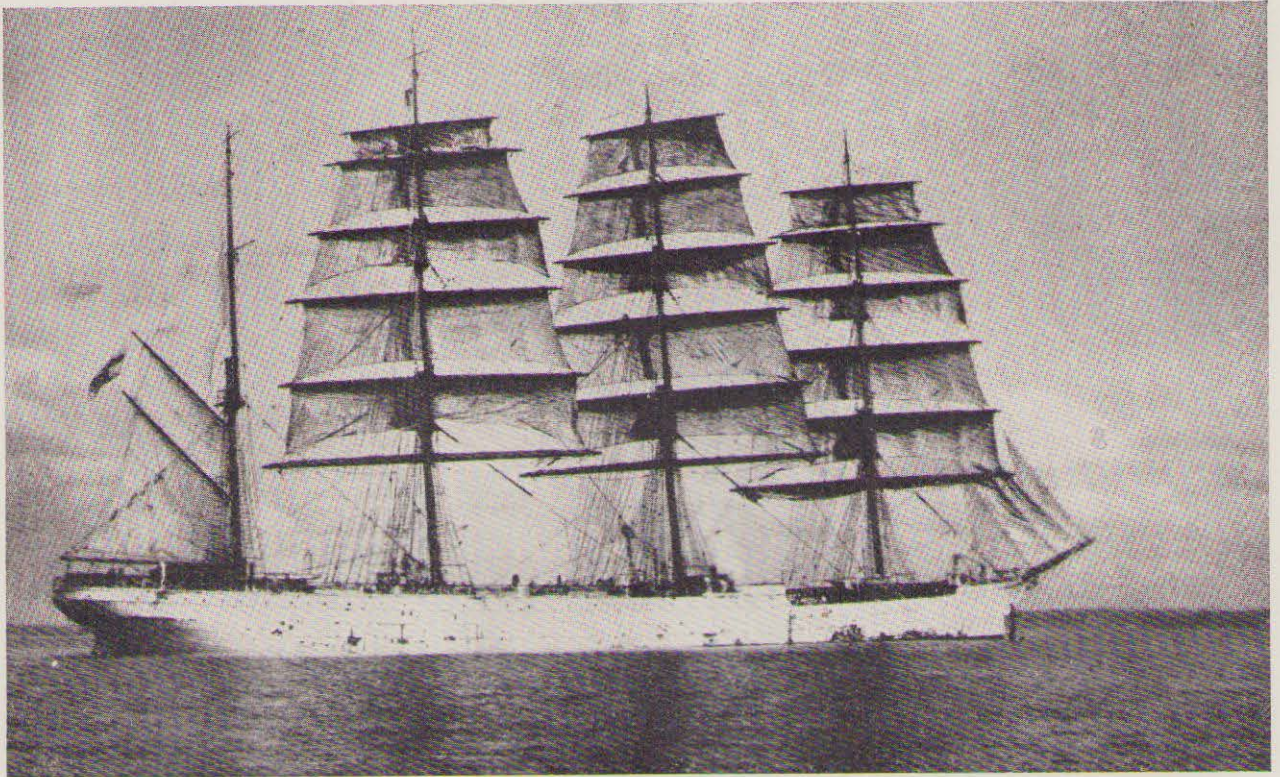
Man maa ønske Museet til Lykke med denne Aarbog og haabe, at Museet gennem disse Publikationer maa faa Tag i Pressen og Publikum og derigennem faa endnu flere til at vise Museet sin Interesse.

O. Benzon.

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248



4mst. Bark „Herzogin Cecilie“ af Mariahamn til Ankers ved Falmouth for Ordre kommende fra Australien med Kornlast.  
Tilhører F. Holm Petersens Samling.



3mst. Bramsejlskonnert „Elisabeth Ejj“, Svendborg. — Br. R. T. 217. Bygget af J. Ring Andersen, Svendborg 1914.  
Solgt til Stillmoe, Sverige 1927.  
Tilhører F. Holm Petersens Samling.



## Medlemmer pr. Januar 1943

- Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa
- D/S Activ, Korsør
- D/S af 1912
- D/S af 1925, Esbjerg
- D/S Als
- Andreas Christensen
- D/S Baltic
- D/S Bea
- D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
- A/S Christiansholms 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
- 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 ...
- ... Hvaldal
- ... Hvaldal
- Rhederi M. Jøbsen, A/S, Aabenraa
- J. Gotfred Jensen, Aarhus
- D/S Jutlandia
- D/S Jyden, Esbjerg
- A/S Motortramp, Stenøved
- D/S Myren
- A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
- D/S Nautic
- D/S Navitas
- D/S Norden
- Rederiet Ocean, A/S
- D/S Orient
- D/S Orion
- D/S Pacific
- D/S Phoenix, Esbjerg
- D/S Progress
- J. Saabye & O. Lerche
- D/S Samsø
- D/S Solna
- A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
- D/S Svendborg
- Rederiet Oluf Svendsen
- Rederiet Hans Svenningsen
- A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
- Svitzers Bugserafdeling
- D/S Torm
- Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
- D/S Trio
- D/S Vendila
- D/S Vesterhavet
- A/S Vestjysk Dampskibsselskab
- D/S Viking
- D/S Øresund

## Moderne Luftværn paa Krigsskibe

Under Hensyn til Opgaverne bruger man at inddele Krigsskibes Artilleri i Hovedartilleri og sekundært Artilleri. Det førstnævnte anvendes mellem jævnbyrdige Modstandere og omfatter største Delen af Skibets offensive Slagkraft. Det sekundære Artilleri er mere defensivt betonet og har som Opgave at afværge Anfald af Torpedofartøjer og af Flyvemaskiner, som angriber med Bomber eller Torpedoer. Derfor skelner man mellem Antitorpedofartøjsartilleri, herefter kaldet Torpedoværn, og Antiluftsfartøjsartilleri, herefter kaldet Luftværn.

I Kampen mellem Jagerne og Torpedoværnet har i Løbet af 50 Aar Jagernes Størrelse femdoblet, medens Torpedoværnets Kaliber er vokset fra 57 mm til 15 cm. Mod Slutningen af denne Udviklingsperiode har man igen begyndt at bygge smaa Torpedofartøjer, Motortorpedobaade og

disse har fremtunget et kompletterende „Nærtorpedoværn“ bestaaende af hurtigskydende Automatskyts.

Fig. 1 viser et Eksempel paa, hvorledes Jagerne og Motortorpedobaade ved Dagslys kan angribe større Overvandsfartøjer med Torpedoer, naar kunstig Taage ikke kan anvendes. For Simpelhedens Skyld vises kun en Sektor paa 90° af Angrebsområdet. Maalet findes i Nulpunktet nederst til venstre og styrer en Kurs

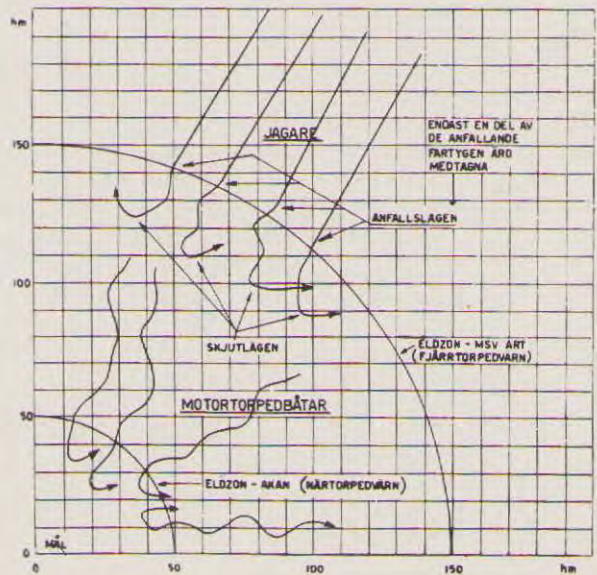


Fig. 1. Dagangreb af Torpedofartøjer



### G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

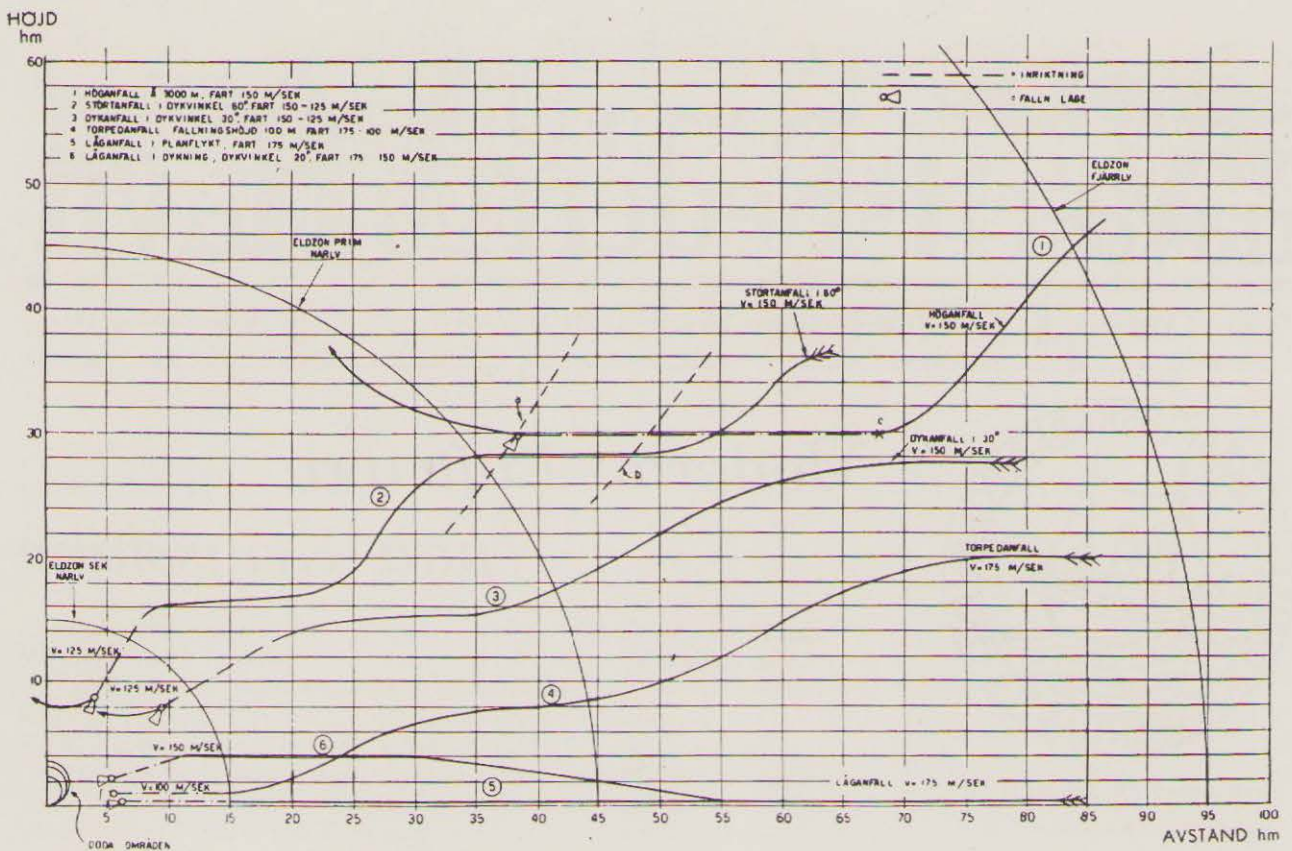


Fig. 2. Forskellige Typer af Angreb med Flyvemaskiner mod Skibe.

efter Y-Aksen, d. v. s. opefter. Begge Akserne er ind-  
delt i hm (100 m). Ydergrænserne for de farlige Ild-  
omraader er markerede med Cirkler med Radier paa  
150 og 50 hm, svarende til de omtrentlige Skudvidder  
for henholdsvis Fjerntorpedoværnet og Nærtorpedovær-  
net. De anfaldende Fartøjer søger sig frem til et pas-  
sende Punkt ved den ydre Ildzonegrænse og gaar der-  
efter i Zig-zag-Kurs hurtigst muligt frem til Skudhold,  
hvor Torpedoerne affyres. Efter Angrebet sker Tilbage-  
toget ud af Ildomraadet saa hurtigt som muligt. Under  
Passagen ind og ud af Ildomraadet søger Torpedovær-  
net at nedkæmpe de angribende Fartøjer. Hertil kræves  
bl. a. stort Ildberedskab, stor Ildhastighed, stor Ud-  
gangshastighed og stor Præcision, helst flere Batterier,  
saa Ilden kan deles mellem flere Maal paa en Gang.  
Figuren viser Havoverfladen set ovenfra.

Fig. 2 viser nogle Eksempler paa, hvorledes Luftfar-  
tøjer kan gaa til Angreb mod Orlogsfartøjer. Figuren er  
et vertikalt Snit med den vandrette Akse i Havoverfladen,  
medens den lodrette angiver Højden. Maalet er som

Forklaring paa nogle i Artiklen forekommende Udtryk og  
Forkortelser. — *Elevation (E)*, den Vinkel, et Skydevaabens  
Kernelinie danner med Horizontalplanet. Ved Elevation =  
90° peger Skydevaabenet lodret i Vejret. — *Tempering*. Ind-  
stilling af Brandrøret for at bringe Granaten til at springe  
efter en vis Tids Forløb, naar Projektilet altsaa har tilbage-  
lagt en forud bestemt Strækning. — *Tracer*. Ved Skydning  
om Natten er Projektilet forsynet med Lystracer, der tegner  
dets Bane af i Luften. Om Dagen benyttes Røgracer. Naar  
Traceren gaar ud, springer Granaten. — *Kaliber*. Kanonrø-  
rets indvendige Diameter. *L/50*. Kanonrørets Længde er 50  
Gange Kaliberet. — *Lvkan*. Luftværnskanon. — *Akan*. Auto-  
matkanon. — *Am*. Afstandsmaaler. — *LV*. Luftværn. — *P*.  
Projektivægt. *V<sub>o</sub>*. Udgangshastighed, Projektilets Hastighed  
ved Kanonmundingen.

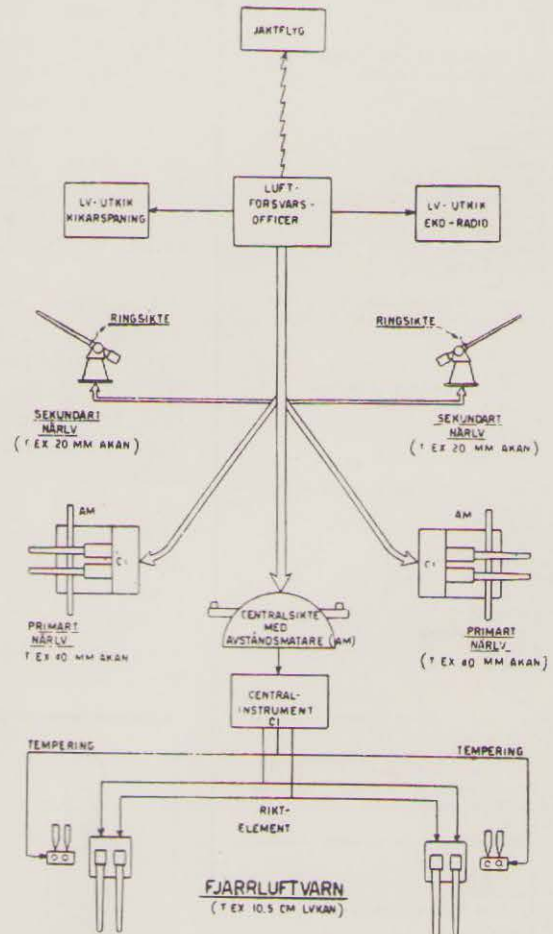


Fig. 3. Luftværnets Arbejdsmaade.

forud i Nulpunktet, Maalene i hm. De omtrentlige Ildomraader for Fjernluftværnet og Nærluftværnet er indlagt som Cirkler med 95 og 45 hm Radier. Den inderste Cirkel med Radien 15 hm er Grænsen for det sekundære Luftværn. De anvendte Angrebsmaader er: Højdeangreb, Styrteangreb, Dykkeangreb, Torpedoangreb og Lavangreb.

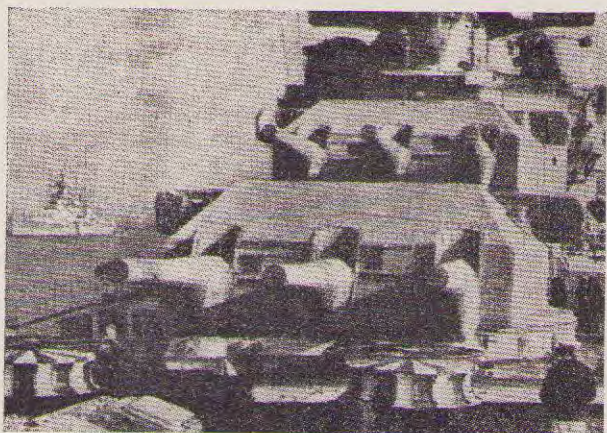


Fig. 4. Forskibet paa det tyske Slagskib „Gneisenau“. Længst oppe ses to Centralsigter, af hvilke det om Bagbord er i kranget Stilling.

Højdeangrebet sættes ind med Flyvemaskiner i Formationer i passende Højde til Fjernluftværnets Ildzonegrænse. Derfra sker Indflyvningen til Bombefældningshøjde hurtigst muligt i „Trapper“ i Højderetningen og i Zig-zag i Sideretningen eller i Beskyttelse af Skyer. Lige før Bombekastningen maa Flyvemaskinen styre en ret Kurs i ca. 20 Sekunder for Bestemmelse af Kastningselementerne, som skal indstilles paa Bombesigteapparatet. Efter Kastet spredes Maskinerne og flyver ud af Ildomraadet hurtigst muligt.

Styrteangrebet sættes an i Trapper i Ildzonen og ved Beskydning desuden ved Manøvrer i Sideretningen. I det valgte Eksempel er Dykkehøjden ca. 1600 m og Dykkevinklen  $60^\circ$ . Sigtet sker under Dykning lige mod Maalet paa en Strækning, der svarer til en Tid af ca. 5 Sekunder. Bomben kastes fra en Højde af ca. 900 m, hvorefter Maskinen tages op og flyver ud af Ildomraadet.

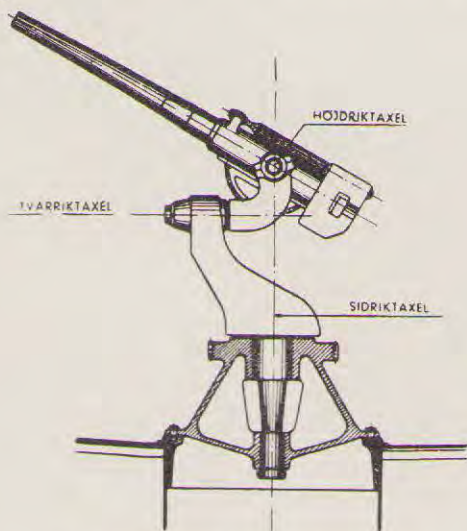


Fig. 5. Luftværnskanon i triaxial Lavet.

Dykkeangrebet udføres paa en lignende Maade som Styrteangrebet. I Eksempel er Dykkevinklen  $30^\circ$ .

Ved Torpedoangreb sker Indflyvningen i Begyndelsen som ved et Dykkeangreb med lille Dykkevinkel. Flyvemaskinen gaar imidlertid ned til en Højde af kun 50—100 m over Vandfladen. I denne Højde sker Sigtet lige mod Maalet paa en Tid af ca. 10 Sekunder, hvorefter Torpedoen kastes. Bortflyvningen sker i Regelen forbi Maalet.

Lavangrebet udføres med stor Fart langs med Vandfladen eller i Skjul af en Terrængenstand, f. Eks. en Ø. Ved Beskydning gøres om muligt Manøvrer i Sideretningen. For Sigtet fordres en ret Kurs i ca. 10 Sekunder. Bomben kastes i relativ stor Afstand fra Maalet, og Bortflyvningen sker over eller i Nærheden af dette.

Ligheden mellem de to Figurer er slaaende og fremhæver tydeligt det Forhold, at Torpedoværn og Luftværn har samme Opgaver. Han bør lægge Mærke til, at Torpedotaktikken udnytter kunstig Taage paa samme Maade som Flyvetaktikken Skyerne. De Krav, som Flaaden tidligt maatte opstille for Torpedoværnet, gælder derfor ogsaa for Luftværnet med det Tillæg, at Kravet om Ildberedskab, Sigtehastighed, Ildhastighed og Udgangshastighed har maattet skærpes betydeligt, samtidig med at Elevationsomraadet har maattet udstrækkes til  $60-90^\circ$ .

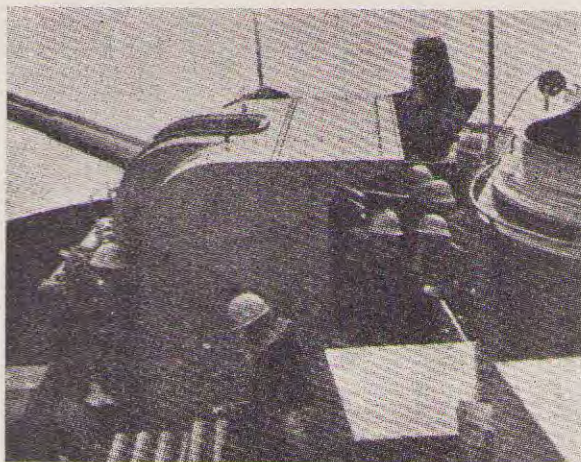


Fig. 6. Den svenske Flaades 7,5 cm dobbelte Luftværnskanon M/28 i Skjold. Fremstillet i Bofors og anbragt paa Skibene af Sverige-Klassen og Krydsere „Gotland“.  $V_0 = 840$  m/Sek.  $P = 6,5$  kg. Ildhastighed 18—20 Skud/Min. pr. Ildror.

Højdeangreb afværges med Fjernluftværn, og udenfor dets Rækkevidde med Jagtflyvere. De øvrige Flyverangreb afværges først og fremmest med Nærluftværn, som, naar det er muligt, understøttes af Fjernluftværnet og Jagtflyvere.

I store Træk arbejder Luftværnet ombord paa følgende Maade (se Fig. 3): Angribende Flyvemaskiner lokaliseres af Luftværnsudkikke udrustede med Ekkoradio og Kikkerter og indrapporteres til Luftværnschefen, som giver Ordre om Luftværnets Ildfordeling og Aabning af Ilden og orienterer Jagtflyverne.

Ved Fjernluftværn sker Indstillingen ved, at Centralsigtet og Afstandsmaalere først fanger Maalet, hvorefter Skytset samtidig indstilles gennem Fjernretning eller Centralretning. Centralsigtet og Afstandsmaalere, som sædvanligvis er sammenbygget i et bevægeligt Taarn, gi-

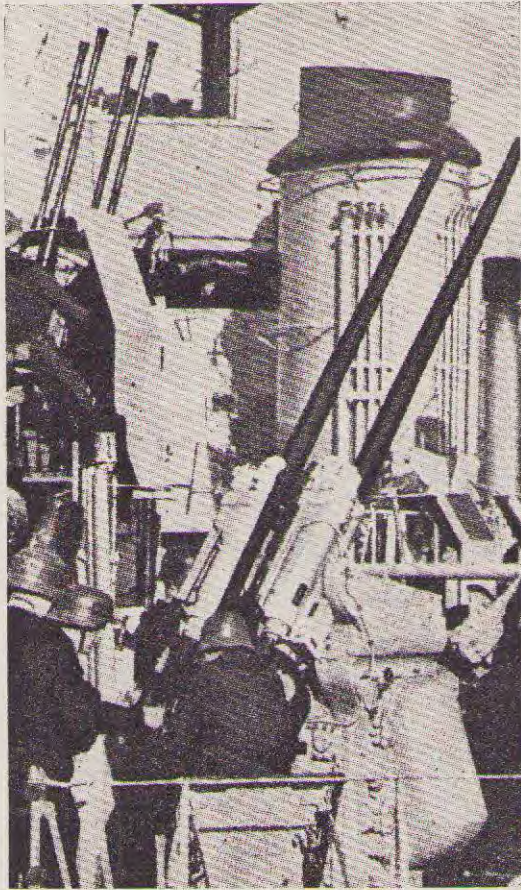


Fig. 7. En tysk dobbeltløbet 8,8 cm Luftværnskanon, opstillet paa en Ministryger. I stabiliseret Lavet med Skjold anvendes den samme Kanon paa lette Krydsere. Længst til venstre ses en 20 mm Automatkanon med fire Rør i et Skjold.

ver snarest muligt og derefter kontinuerligt de nødvendige Maaledata til Centralinstrumentet. Dette udregner og udsender omgaaende og kontinuerligt de nødvendige Sigtedata og Tempering til Skytset. Ilden afgives med temperet Sprængammuniton som Følgeild eller Spærreild.

Ved Nærluftværnets større Skyts er i Almindelighed Centralsigtet og Centralinstrumentet samt ofte Afstands-

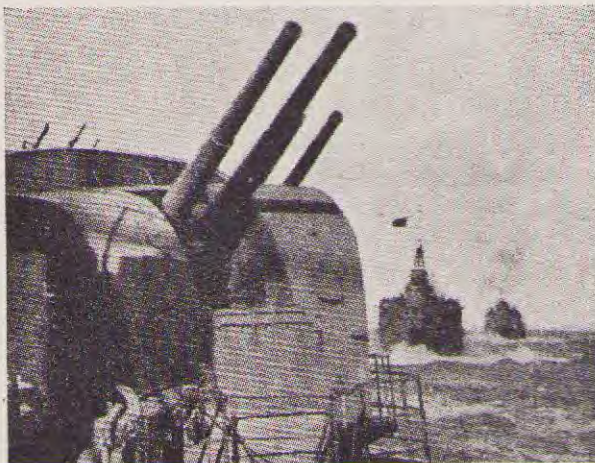


Fig. 8. Den engelske Flaades 10,2 cm dobbelte Luftværnskanon L/50 paa en Krydser af Newcastle-Klassen.  $E = 85^\circ$   $V_0 = 825$  m/Sek., Ildhastighed 8—10 Skud/Min. pr. Ildrør.

maaleren sammenbygget med Kanonen til et Aggregat. Kanonerne rettes mod Maalet, ved at dette indfanges i Kanonens eget Sigte. Centralinstrumentet, ofte forment som en simpel Korrektør, forsynes kontinuerligt med Opgivelser om Afstand og Maalets Kurs og Fart. Skydeelementerne beregnes af Centralinstrumentet eller Korrektøren og indføres automatisk som en Vinkelforskel i Højde- og Sideretning mellem Sigtelinien og Kærnelinien. Ilden afgives i Salver med Tracerammuniton, og Ilden reguleres ved Ændring af Indstillingerne paa Centralinstrumentet (Korrektøren).

Paa Nærluftværnets mindre Skyts erstattes Centralinstrumentet og Kikkertsigtet af et paa Skytset anbragt Ringsigte. Forholdsvinkler og Korrektioner i Højde- og Sideretning faas derved, at Sigtelinien mellem Øje og Flyvemaskine tages paa forskellig Maade i Forhold til Ringene. Ilden afgives i Salver med Tracerammuniton.

De beskrevne Skydemetoder er de samme, som anvendes af Luftværnet i Land. Ved Skydning fra et rullende Underlag tilkommer der imidlertid visse Vanskeligheder, som maa overvindes. Skibets Rulning og Stampning giver Indstillerne ekstra Arbejde, idet de,

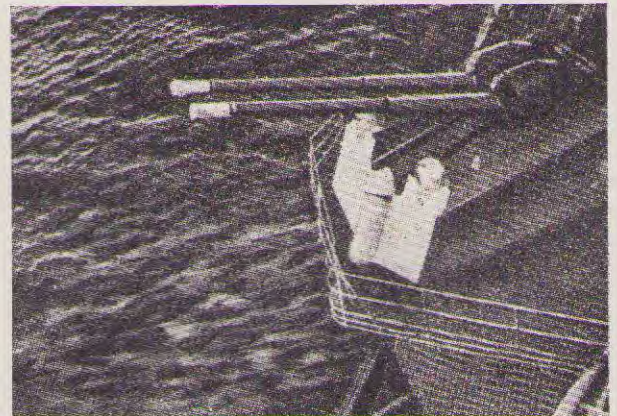


Fig. 9. Den tyske Flaades 10,5 cm dobbelte Luftværnskanon, som indgaar i Fjernluftværnet paa Slagskibene. Kanonen er stabiliseret baade i Højden og i Tværetningen.

samtidig med at de skal følge et bevægeligt Maal med stor Vinkelhastighed, maa modvirke Krængningsbevægelserne. Desuden indføres der ved Dækkets Hældning visse Krængningsfejle i Skydeelementerne.

Den mest rationelle Maade at modvirke Ulemperne ved Rulningen paa er at stabilisere hele Underlaget, d. v. s. Skibet. Forsøg hermed er gjort, ikke alene paa Krigsskibe, men fremfor alt paa store Passagerdampere, hvor det gælder om at fjerne Aarsagen til Søsygen. De hidtil forsøgte Metoder arbejder med Gyroskoper, Slingretanke eller særlige Slingrekøle. Stabilisering af Krigsskibe har, efter hvad man tror at vide, ikke fundet nogen større Anvendelse.

En anden Metode er at anbringe Skytset paa stabiliserende Platforme. Da der er Tale om større Masser, er den erfaringsmæssigt mindre egnet. Den anvendes derimod ofte til Stabilisering af lettere Afstandsmaalere og Centralsigter som f. Eks. paa Fig. 4, som viser to Luftværnscentralsigter.

En ved Luftværnsskyts almindelig Stabiliseringsmetode er, at man mellem Sideakslen og Højdeakslen indlægger en tredje Aksel, se Fig. 5. Ved Hjælp af denne

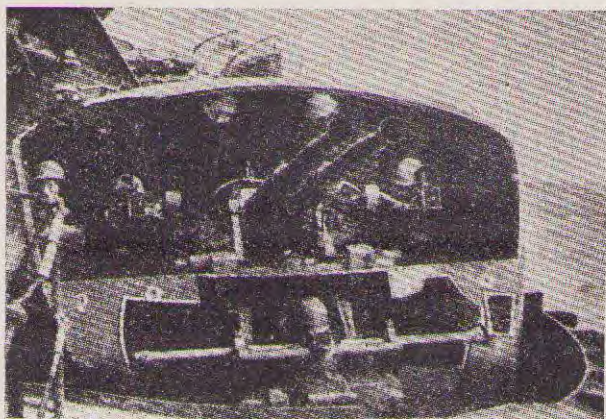


Fig. 10. 12,7 cm Enhedskanoner opstillede i Dobbelttaarne paa et amerikansk Slagskib.  $E = ca. 85^\circ$ ,  $V_0 = ca. 800$  m/Sek.,  $P = ca. 22,6$  kg, Ildhastighed ca. 10 Skud/Min. pr. Ildrør.

kan Højdeakslen stadig holdes horisontalt, hvorved Sideretterens Arbejde under Rulning væsentlig lettes, og Krængningsfejlen elimineres. Ved Skyts af denne Type kan en Højdestabilisering let anbringes, hvorigennem Højderetterens Arbejde lettes. Stabilisering med en tredje Aksel forekommer baade ved Nær- og Fjernluftværn.

Hvis Skytset ikke kan stabiliseres, maa der i Stedet for tilføres Krængningskorrektioner, som da udregnes i særlige Krængningskorrektører, og som, i Takt med Skibets Bevægelser, adderes til Skydeelementerne. Denne Metode kan f. Eks. anvendes ved Fjernluftværn af større Kaliber.

Fjernluftværnets Arbejdsmaade fremgaar af Fig. 2, som bl. a. viser et Eksempel paa et Højdeangreb paa 300 m's Højde, indsat af en Maskine med en Fart af 150 m/Sek. For at faa en Træffer paa Maalet i Nulpunktet maa Bombelasten kastes i det Øjeblik, da Flyvemaskinen naar Bombekastningskurven a. For at forhindre dette maa Fjernluftværnet have afskudt sin træffende eller afværgende Salve, inden Flyvemaskinen har naaet Kurven b, som er sammensat af Bombekastnings- og Flyvetidskurverne. Under Forudsætning af, at Flyvemaskinen for at sigte behøver 20 Sek., maa Opretningen efter Dykningen ske ved Punkt c, for at den

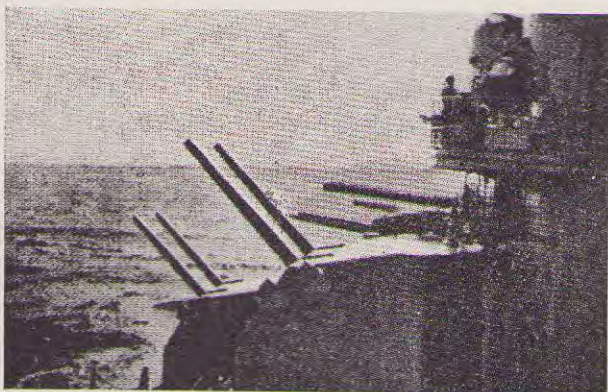


Fig. 11. Svensk 40 mm dobbelt Automatkanon med Centralinstrumentering og Gyrostabilisering. God Vedligeholdelse af Ilden opnaas ved et godt udformet Ladearrangement.  $V = 900$  m/Sek.,  $P = 1$  kg, Ildhastighed 120 Skud/Min. pr. Ildrør, som har en Levetid paa ca. 1500 Skud.

nødvendige lige Strækning kan opnaas. I Dykningsperioden kan paa Grund af den relativt lange Skydetid og Flyvemaskinens uregelmæssige Indflyvningsmanøvrer kun afgives Forstyrrelsesild, men godt ledet kan denne Ild dels sprede den angribende Formation, dels vanskeliggøre eller umuliggøre Sigtningen. Den egentlige Ødelæggelsesild maa koncentreres til den korte Tid, hvor Maskinen flyver paa ret Kurs. Man bør i denne Sammenhæng lægge Mærke til, at selv Skud, som ikke træffer Maskinen, kan have Virkninger, idet de kan forårsage ufrivillige Manøvrer, hvorved de indstillede Kastningselementer bliver gale og Bomberne forfejler deres Maal.

Fjernluftværnets Kaliber er i Mellemligstiden forøget fra 7,5 til 10—11 cm, hvorved Rækkevidden og Sprængvirkningen er blevet forøget, medens samtidig Ildhastigheden er gaaet noget ned paa Grund af den større og tungere Ammunition. Det første Luftværns-skyts var anbragt i Enkeltlavetter. Nu anvendes Dobbeltlavetter i alle Mariner (Fig. 6—9), hvorved Ildkraften forøges paa samme Tid som Plads, Vægt og Mandskab spares. Skytset dækkes af Skjolde eller Taarne. La-



Fig. 12. Engelsk 40 mm Automatkanon med otte Piber af Model Vickers, opstillet paa et Hangarfartøj. Udgangshastigheden er lavere end ved Boforskanonen. Ildhastigheden kan antagelig for en kortere Tid komme op paa 25 Skud/Sek.  $P = 1$  kg. Kanonen er vanskelig at manøvrere, er ustabiliseret og har kun enkelt Ringsigte som Hjælpemiddel.

vetterne besidder stor Indsvingningshastighed i Højde og Side, hvorfor Ilden kan aabnes efter en Alarmtid af kun faa Sekunder. Flyvemaskinens Muligheder for under Skydningen at manøvrere sig bort søger man at indskrænke ved at give Granaten en stor Udgangshastighed. For Tiden kan man paa Grund af Sliddet paa Ildrørene ikke overskride 900—1000 m/Sek. Udslidte Ildrør udskiftes af Skytsbetjeningen paa mindre end en Time med Resrverør, som haves med om Bord.

Efter hvad man ved, var det svenske Panserskib „Gustav V“ det første Krigsskib i Verden, som udrustes med Luftværnscentralinstrumenter konstruerede til Skibsbrug. Dette forudseende Skridt toges allerede i 1926. Siden da er Centralinstrumenter yderligere udviklet og fuldkommengjorte og udregner nu Skydeelementerne kontinuerligt, uden Forsinkelse og med stor Præcision.

Som tidligere nævnt har Fjernluftværnet og Fjernetorpedoværnet i stor Udstrækning ensartede Opgaver. Da derfor Fjernluftværnets Kaliber oversteg 10,5 cm,

laa det nær for at lade de to Vaaben smelte sammen til et. Den derved fremkomne Enhedskanon, Fig. 10, findes fremfor alt paa de engelske og amerikanske Krigsskibe i Kaliberomraadet 11,4 til 13,2 cm. Hertil kan ogsaa den svenske 10,5 cm Kystjagerkanon henføres.

Til Fjernluftværnet kan ogsaa regnes det middelsvære Artilleri, som har faaet en tilstrækkelig Elevation til Luftværnsskydning, passende Sigte- og Ladeordninger og temperbart Luftværnsammunition, og som altsaa kan gøre Tjeneste som Hjælpluftværn. Hertil kan f. Eks. 12 cm Kanonerne paa de svenske Stadsjagere henregnes.

Som nævnt er Nærluftværnets Opgave at afværge alle Slags Luftangreb undtagen Højdeangreb. Dertil kommer, at Nærluftværnet ogsaa gør Tjeneste som Nærtorpedoværn. Eksempel paa Nærangreb af Flyvemaskiner er vist paa Fig. 2. Ved kraftige Undvigelsesmanø-



Fig. 13. Ladearbejdet ved en engelsk 40 mm Automatkanon. Det synes at være forbundet med store Vanskeligheder hurtig at fylde de store Kasser med Ammunitionsbaandene. Den største Svæghed ved denne Kanon turde imidlertid være den, at de otte Ildrør ikke kan fordeles mod forskellige Maal ved samtidig Angreb af flere Flyvemaskiner.

rer, som Flyvemaskinen udfører Ildzonegrænsen til Sigtestillingen, bliver den først aabnede Ild mest af forstyrrende Karakter. Fra Skyts med hurtigarbejdende Centralinstrument og Gyrostabilisering, som f. Eks. de 40 mm Automatkanoner paa Skibene af Sverige-Klassen, kan Ilden imidlertid allerede under denne Periode blive virksom. Den egentlige virksomme Ild indsættes i de 5—10 Sekunder, som Flyvemaskinen behøver for at sigte. Da Flyvemaskinen flyver saa godt som lige mod Maalet, bliver Træffeprocenten stor og Virkningen god. Hvis Flyvemaskinen ikke er nedkæmpet, inden den naar sin Kastestilling, bør den forhindres i at gentage sit Angreb. Til dette Formaal samt ved overraskende Angreb fordres foruden det primære Luftværn et sekundært Luftværn.

Kaliberet paa det primære Luftværn, Fig. 11—14, er for Tiden mellem 37 og 45 mm med en Rækkevidde paa ca. 30—50 hm. Saavel Brandsprænggranater som

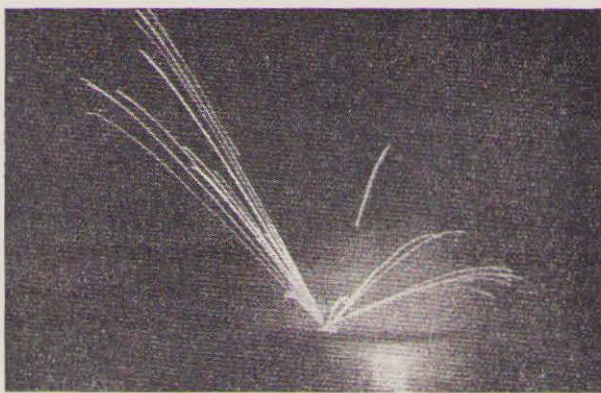


Fig. 14. Skydning med Tracerammunition fra den engelske Flaade ud for Salerno ved Nattetid.

Pansersprænggranater indgaar i Ammunitionsbeholdningerne. De sidstnævnte har tilstrækkelig Gennemslagskraft til ogsaa at skade pansrede Flyvemaskiner. Granaterne er forsynet med Tracere og sprænges af sig selv, naar Lystiden er udløbet. Ildkraften forøges ved at anbringe flere Ildrør i samme Lavet. Der findes saaledes Skyts med baade to, fire og otte Ildrør. Indstillingshastigheden har man med maskinel Kraft drevet op til 30—40° pr. Sekund, hvilket giver en hurtig Indstilling og en god Følgning ind paa kort Afstand. Alt Nærluftværn søger man at beskytte mod Splinter med faste Skærme eller med Skjold, som bevæger sig med Skytset. De svenske 40 mm Kanoner, Fig. 11, er forsynet med Centralinstrument eller Korrektør og kan derfor forventes at have større Præcision end mange udenlandske, der ofte kun er udrustet med Ringsigte.

Det er ikke alene med Hensyn til Fjernluftværnet, den svenske Marine har været den førende. Ved Konstruktionen af den verdenskendte 40 mm Boforskanon var det nemlig Marineforvaltningens Artilleriafdeling, som tog Initiativet, og af denne Afdeling opstillede Konstruktionsprincipper, som var de vejledende.

Det sekundære Nærluftværn, Fig. 15 og 16, har en meget stor Bevægelighed og meget stor Ildhastighed (400—900 Skud/Min.). Da disse Egenskaber vindes paa Bekostning af Projektivvægten, bliver Kaliberet kun 13—20 mm, og Skudvidden begrænses til 1000—1500 m. Ammunitionen er af samme Type som for det primære



Fig. 15. Den svenske Flaades almindelige 20 mm Automatkanon, som forekommer paa saa godt som alle Fartøjs-typer. Den er opstillet triaxialt, har Ringsigte og kan betjenes af en eneste Mand. Ildhastigheden er 360 Skud/Min., og der findes Magasiner med 25 og 60 Skud.  $V_0 = 815$  m/Sek.,  $P = 0,140$  kg.



Nærluftværn. Ogsaa her forekommer Multiplelavetter, men da disse for at opnaa de fornødne Indstillingshaastigheder maa bevæges maskinelt, findes ogsaa enkelte, haandbevægede Stykker, som er mere funktionssikre. Skytset forsynes med Ringsigte og betjenes ofte af en

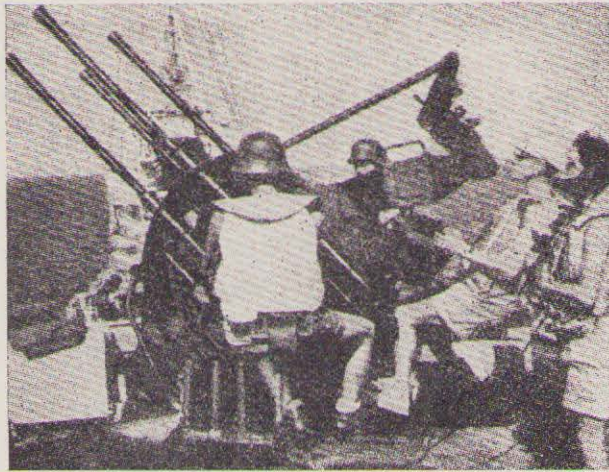


Fig. 16. Tysk 20 mm Automatkanon med fire Rør paa en Jager. Den betjenes af en Sigter, to Ladere og Ammunitionshentere. Ammunitionen indføres i Magasiner fra Siden af Kanonen.

eneste Mand. De nævnte Egenskaber medfører, at dette Skyts fra et Ildberedskabssynspunkt er det øvrige Luftværnsskyts overlegen.

Flyvemaskinernes hurtige Udvikling i de sidste Decennier har ogsaa fremtvunget en enorm kvantitativ Forøgelse af Krigsskibenes Luftværn, en Forøgelse, som i stor Udstrækning har maattet ske paa Bekostning af Torpedoværnet og Hovedartilleriet. Saaledes har Slag-

skibene nu 16—20 Enhedskanoner opstillet i 4—5 Dobbeltaarne paa hver Side samt 60—100 Automatkanoner og Maskingeværer. Krydserne har 8—12 Enheds- eller Luftværnskanoner samt 15—30 Automatkanoner og Maskingeværer, og desuden kan de middelsvære Jagerkanoner ofte regnes som Hjælpeluftværn. De specielle Luftværnskrydsere og Luftværnsjagere har en endnu stærkere Bestykning af Luftværnsskyts.

I Begyndelsen af Krigen var Luftværnet i Almindelighed utilstrækkeligt og desuden ofte mindre godt anbragt. En gennemgribende Forbedring har senere fundet Sted, og adskillige senere Aar bærer Vidne om Luftværnets forøgede Effektivitet. Som Eksempel kan nævnes, at det amerikanske Slagskib „South Dakota“ i Oktober 1942 nedskød 20 Styrtebombere og ødelagde mindst 32 fjendtlige Flyvemaskiner i tre Angreb. Slagskibet fik blot en lettere Træffer.

Ser man paa de svenske Krigsskibe, finder man, at de under Krigen har faaet deres Luftværn betydelig forstærket. Det er især sket ved Montering af et stort Antal 40, 25 og 20 mm Automatkanoner, af hvilke en ikke ringe Del udgøres af i Bofors for udenlandsk Regning bestilt Skyts, som blev beslaglagt ved Krigenes Begyndelse.

De sandsynlige Udviklingslinier for Orlogsskibenes Luftværn er:

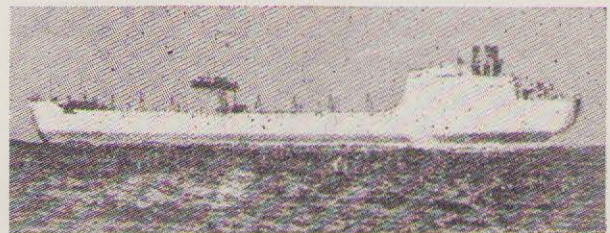
1. Større Udgangshastighed for alle Kalibrer.
2. Større Ildhastighed, særlig for de større Kalibrer.
3. Sammenbygning af Afstandsmaaler, Centralinstrument og Kanoner til en samlet Enhed.
4. Automatisering af de større Kalibrer.
5. Automatisk Tempering af Granaten ved Fjernluftværnet og Forøgelse af Kalibret for det sekundære Nærluftværn.

## Motorskibet »Malmland«

Til Rederiselskabet Tirfing, tilhørende Brostrøm-Koncernen, har Eriksbergs Mek. Verk. afleveret Motorskibene „Malmland“ og „Ferroland“, som er af en ny Type Malmskibe. Rederiet har allerede en Gang før overrasket Skibsfartsverdenen lige efter den forrige Verdenskrig med Bygningen af Kæmpemalmskibene „Svealand“ og „Amerikaland“ med 22.000 ts DW. Begge blev bygget paa Deutsche Werft i Hamburg og var udstyret med enkeltvirkende, Firetaksmotorer fra Burmeister & Wain.

„Malmland“ er indrettet saaledes, at den efter Valg kan laste Olie eller Erts. Den kan altsaa bruges paa følgende fire Maader:

- 1) som Ertsskib med Vandballast paa Returrejsen,
- 2) som Ertsskib med svær Olie paa Returrejsen,



Motorskibet „Malmland“ paa Provetur.

- 3) Som Tankskib for svær Olie med Vandballast paa Returrejsen,
- 4) som Tankskib med forskellige Olier og med Vandballast paa Returrejsen.

Hoveddimensionerne er følgende:

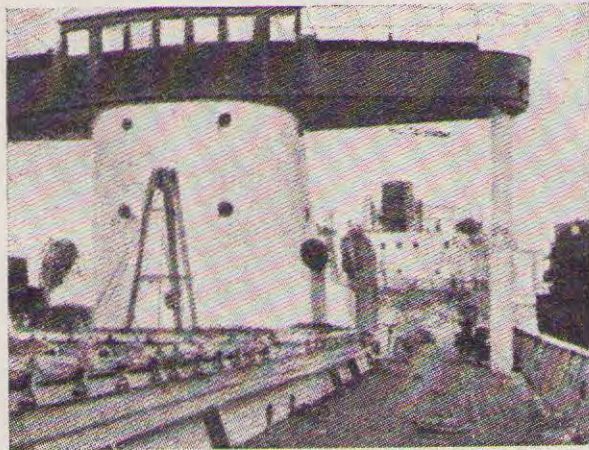
Længde mellem Perpendikulærene ..... 141,83 m  
Største Bredde paa Spant ..... 18,53 m

### NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY

**Bunkers:**

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



Midtskibs Opbygning paa „Malmland“.

Sidehøjde til Hoveddæk .....	10,37 m
Dybgang med fuld Last .....	8,16 m
Dødvægtsbæreevne .....	12000 ts
Fart med fuld Last .....	13 kn

Fremdrivningsmaskineriet er anbragt agter, medens Hovedpumperummet findes midtskibs. Apteringen for Maskinofficererne og Mandskabet findes agter, medens der midtskibs er anbragt en taarnagtig Opbygning, der



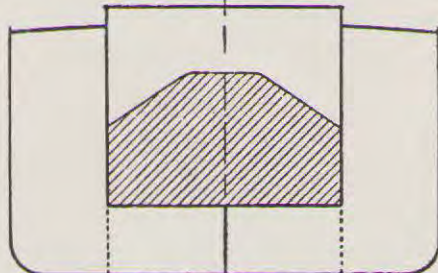
Rygesalon for Mandskabet paa „Malmland“.

bærer Broen, og som ogsaa rummer Beboelse for Kap-  
tajn, Skibsofficerer og Lods samt Radiostationen.

Mandskabets Beboelse er indrettet med stor Omhu,  
ikke blot ved Anbringelse af en Rygesalon, men det  
bør ogsaa nævnes, at der findes otte Enkeltmandskomre,

og at intet Kammer har mere end to Køjer. Der findes  
særlige Messer for Officerer, Underofficerer. Motor-  
folk og Søfolk.

Skitsen af Tværnittet viser Ertsladningens Anbrin-  
gelse med det Formaal at hæve Tyngdepunktet for at  
undgaa for stor Stivhed. Det fremhæves iøvrigt, at  
man ved Konstruktionen af „Malmland“ har opnaaet  
en særlig høj Procent i Udnyttelsen af Skibets Længde  
for Ertsladning, nemlig 72,6 pCt., medens den ved  
„Svealand“ kun var 68,5 pCt. og ved ældre Skibe endda



Skitse af Lastrummet for Erts.

kun 64 pCt. Man maa desuden huske paa, at Maskin-  
kraften er relativt større, og at der desuden maa afgives  
Plads til Indretningerne til Olietransporten.

„Malmland“ er forsynet med en dobbeltvirkende  
Totaktsmotor af Typen Eriksberg — B & W med otte  
Cylindre med en Diameter paa 450 mm og en Slag-  
længde paa 1200 mm. Den normale Ydelse andrager  
4500 HK.



**CHR. ANDRESEN**

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568



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.

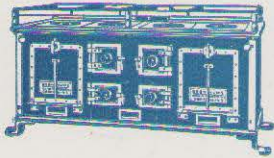
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Barentzen.

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

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto.  
For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

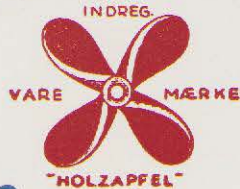
## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

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

Grundlagt  
1899

**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



**IVER C. WEILBACH & CO.**  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

## C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

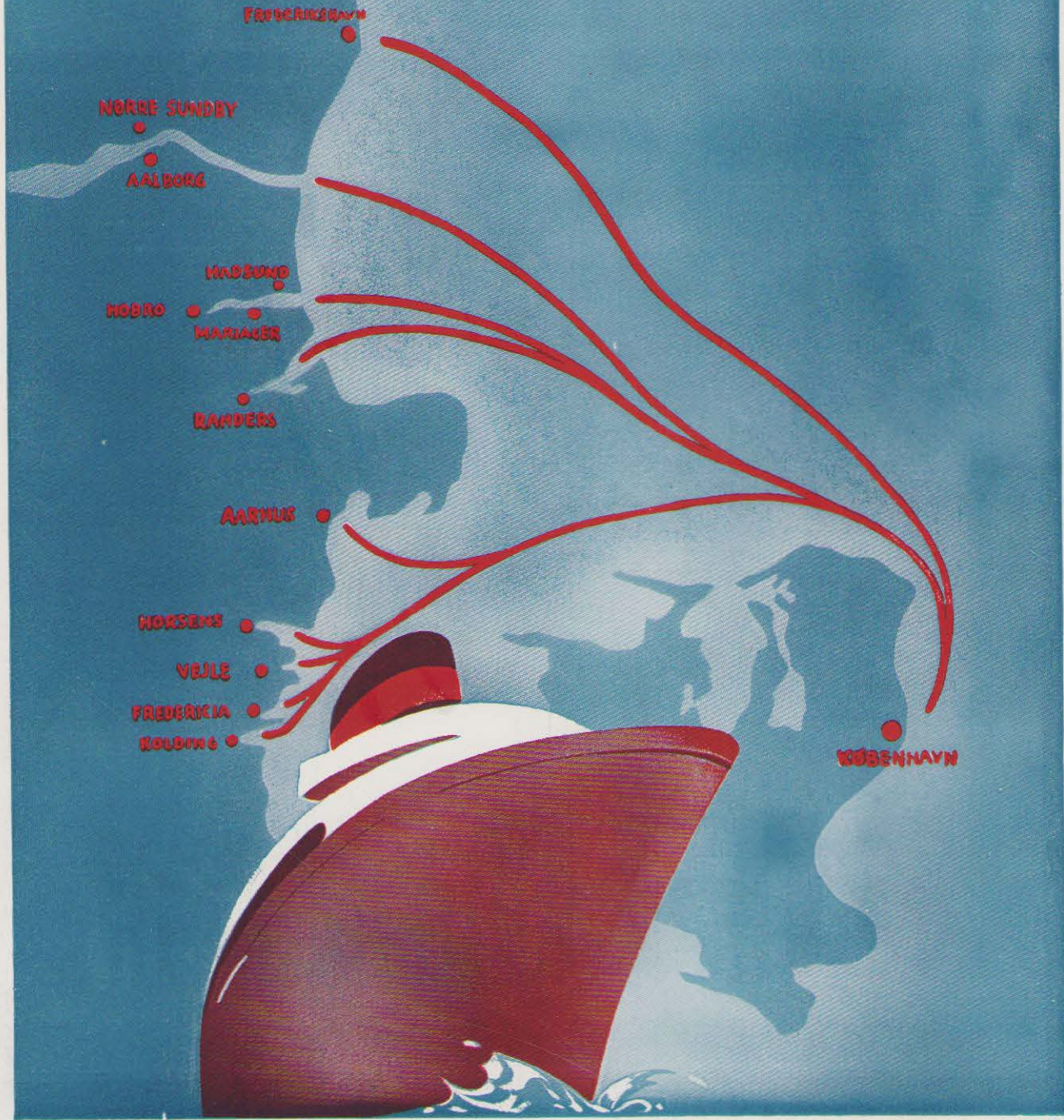
\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



DANSK GÆR-CENTRAL

# REJS MED DFDS





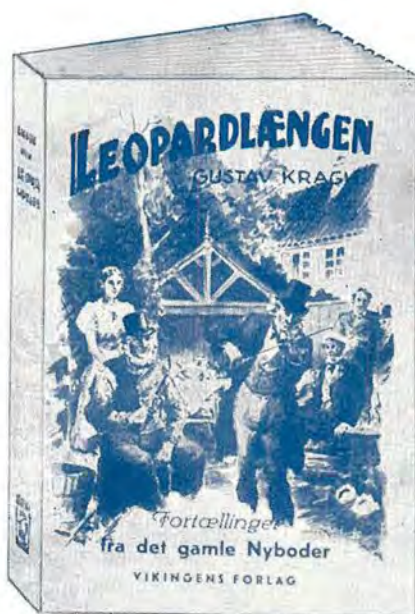
# VIKINGEN

75 Øre  
1. Oktober

MARSTAL-JAGT  
Maleri af Johs. Koch - Tilhører Marstal Museum

1944 - Nr. 10  
21. Aargang





Nu kommer  
de lange  
Aftener -

Brug dem til at læse en god og  
interessant Bog og vælg

## »LEOPARDLÆNGEN«

af **Gustav Kragh** med **Oscar Knudsens** glimrende Tegninger!

*Læs, hvad Dags-Pressen og Fagbladene skriver om den:*

**Aftenbladet:** »Bogen er rig paa Begivenheder og paa godt gammeldags Nyboder-Humor«.

**Berlingske Tidende:** »Stemningen er ganske Overskousk. Man kan sige, den er gjort med Kærlighed«.

**Nationaltidende:** »Der staar en Duft af Saltvand og Gammelrom op fra denne Bogs Blade. »Leopardlængen« er rigtig Hyggelæsning«.

**Kristeligt Dagblad:** »En fornøjelig Roman — en stout og jævn Beretning om det menige Mandskab i den danske Flaade«.

**Bogens Verden:** »En Række spændende og fornøjelige Erindringer — morsomt og levende skildret«.

**Under Dannebrog:** »Man har Følelsen af, at hvert Ord er sandt og ægte«.

**Marinetidende:** »Vi kommer i godt Selskab — en god Bog er Leopardlængen«.

**Radiotelegrafisten:** »Bogens Indhold vil fængsle enhver«.

**Danmarks Handels- og Søfartstidende:** »En Bog for Sømænd og andre Venner af det gamle Nyboder«

**Dansk Havne Blad:** »For dem, der har Lyst til at læse om gamle Dage blandt de Mennesker, som paa den Tid var med til at kaste Glans over Danmarks Navn, er Bogen af stor Værdi«.

Pris Kr. **8,50** — indbundet i Kartonbind Kr. **10,00**

### Vikingens Forlag

Gl. Mønt 39 — København K. — Tlf. Central 9822 — Byen 8040

*Bestil Bogen hos Deres sædvanlige Forhandler eller paa Vikingens Ekspedition*

## Østgrønlands-Kolonien

# Angmagssalik

I August var det 50 Aar siden, at den østgrønlandske Koloni Angmagssalik blev grundlagt, efter at Gustav Holms berømte Konebaads-Ekspedition 10 Aar forinden var naaet frem til Angmagssalik-Distriktet og her havde fundet en Eskimostamme, som i Aarhundreder havde levet paa denne afsides Kyst uden at have haft det mindste Kendskab til og Berøring med hele den øvrige Verden, og som bestaaende af 413 Individuer var den sidste Rest af de Eskimoer, der i henfarne Tider havde befolket den østgrønlandske Kyst.

Den berømmelige Konebaads-Ekspedition fandt Sted i Aarene 1883—85 og lededes af daværende Premierløjtnant i Marinen G. Holm med Premierløjtnant T. V. Garde som Næstkommanderende. Den førstnævnte havde allerede i 1880 og 1881 berejst Julianehaab Distrikt og var der truffet sammen med Østgrønlændere, som fuldstændig bekræftede de tidligere af Peder Olsen Walløe fra sin bekendte Baadreise til Grønlands Østkyst 1751—53 og Assistent U. Rossing fra sin 17 Dages Rejse med Kajak i 1861 bragte Oplysninger om, at der langt Nord paa skulde findes en stor beboet Plads, der kaldtes Angmassalik, om hvis Herligheder Østgrønlænderne havde udbredt sig meget.

Konebaads-Ekspeditionen ankom til Nanortalik i Eftersommeren 1883 og udlagde samme Aar et Proviantdepot paa Østkysten, hvorefter den overvintrede ved Nanortalik. 1884 rejste man atter opad Østkysten, til man den 28. Juli ankom til Tingmiarmiut, hvor Ekspeditionen delte sig, idet den ene Afdeling under Gardes Ledelse gik Syd paa og undersøgte Fjordene paa den allerede passerede Strækning, medens Holm fortsatte Rejsen Nord paa med Hovedekspeditionen, og den 1. September ankom man til det Sted ved Angmagssalik Fjord, som var valgt til Overvintring, nemlig Tasiussarssik kidtleg, hvorefter man undersøgte den største Del af Distriktet og herunder traf sammen med Beboerne, der som foran nævnt bestod af en Eskimostamme paa 413 Mennesker, der ikke tidligere havde været i Forbindelse med Civilisationen.

I Løbet af Vinteren lykkedes det ved Hjælp af Tolken Johan Petersen og Kateketen Johannes Hansen at lære Befolkningen at kende. Det var livlige, opvakte Folk, som med Begærlighed hørte paa, hvad Kateketen fortalte om Religion og Moral, og som, da Ekspeditio-

nen det efterfølgende Aar atter skulde drage bort, iøvrigt udtalte Ønsket om at blive oplært i Kristendommen. Foruden at Eskimoerne saaledes bibragtes Kendskab til Kristendommen blev de ved Samværet med Ekspeditionens Medlemmer delagtige i flere af Civilisationens Goder, som de nødigt vilde give Afkald paa, og da de nu havde erfaret, at Vejen til Vestkysten ikke var saa lang som tidligere antaget, siden Ekspeditionen kunde rejse derop paa en Sommer, vilde de gerne rejse derover. Ekspeditionens Medlemmer anmodede dem dog indtrængende om at blive, hvor de var, idet man havde vundet Erfaring for, at Skibe hver Semmer uden Ishindringer kunde komme ind til Kysten, og derfor ansaa det for højst sandsynligt, at der i Løbet af nogle Aar vilde komme Folk fra Danmark op til Beboerne for at delagtiggøre dem i adskillige af de Herligheder, som de havde hørt, der fandtes paa Vestkysten.

Efter Overvintringen rejste Holm den paafølgende Sommer Syd paa og mødtes med Gardes Afdeling af Ekspeditionen, hvorefter de i Fællesskab tilbagelagde Vejen til Vestkysten, fra hvilken Ekspeditionen samme Aar rejste hjem.

Det blev efter Ekspeditionens Hjemkomst besluttet at oprette en Missionsstation med et mindre Handelsanlæg ved Angmagssalik, man paa Grund af forskellige Forhold kom Foretagendet først til Udførelse 10 Aar efter Konebaads-Ekspeditionens Ankomst dertil, hvilket nær havde kunnet faa hele Planen til at strande, idet en Del af Beboerne, da den af Ekspeditionen bebudede Oprettelse af en Station trak i Langdrag, blev utaalmodige og længtes saa meget efter Vestkystens Goder, at der i de nærmeste Aar efter Holms Besøg rejste en Del af dem Syd paa; de naaede ogsaa Vestkysten, men det viste sig her, at de ikke kunde taale Berøringen med Vestkystens Eskimoer, mange blev syge, og man nærede Frygt for, at Stammen langs Østkysten efterhaanden skulde forsvinde.

Da Premierløjtnant Ryder paa sin Ekspedition i 1892 med Sælfangeren „Hekla“ ankom til Tasiussak, var saa mange rejst Syd paa for at drage til Vestkysten, at Befolkningen fra 1884 til 1892 var aftaget fra 413 Individuer til 294; Ryder bragte imidlertid Beboerne Underretning om, at Stationen vilde blive oprettet to Aar senere, og opfordrede derfor de Indfødte

til at blive deroppe og samle Bjørneskind sammen for at have noget at handle med, naar Stationen blev anlagt.

Denne Startkapital i Naturalier fik dog andre Ben at gaa paa, end man havde tænkt sig, idet der ifølge Grønlandernes egen Beretning i Efteraaret 1883 kom en Sejlbrig med 9 Mands Besætning til Angmagssalik; den var udrustet for at drive Handel med de Indfødte, og i den Hensigt forsynet med Tøjvarer, Jernkram m. m., som kunde byttes bort med Skind. Hvem der havde udsendt Skibet vides ikke og blev vistnok aldrig opklaret, men der var tillagt denne ulovlige Handels-ekspedition Instruks om, at Tuskhandelen kun maatte foretages af Kaptajnen, hvilket dog ikke forhindrede, at ogsaa den øvrige Besætning gav sig til at sjakre og formentlig afhændede alle deres gamle Klædningsstykker m. m., saaledes at Resultatet i alle Tilfælde blev, at de til Handel over den ventede Station indsamlede Bjørneskind, Ræveskind o. s. v. i Stedet gik om Bord i det fremmede Skib og blev dettes Udbytte af Foretagendet.

Efter Handelens Afslutning var det Skipperens Hensigt at afsejle, men paa Grund af Vindstille og stærk Strøm besluttede han sig til at lade Skibet, der var rigeligt forsynet med Proviant for en hel Vinter, overvintre ved Kulusuk, hvorfra det lige naaede at afsejle tre Dage før, at Kaptajn Gustav Holm ankom med Den kongelige Grønlandske Handels Skruebarkskib „Hvidbjørnen“ for endelig at oprette den bebudede Missions- og Handelsstation ved Angmagssalik.

„Hvidbjørnen“, der overførte den nye Stations Personal, nemlig Missionæren, Pastor F. C. P. Rüttel med Hustru, Handelsbestyrer Johan Petersen, der tidligere gentagne Gange havde været deroppe — bl. a. som Tolk paa Konebaads-Ekspeditionen og med Ryder i 1892 — samt to Haandværkere, ankom til Tasaussak den 26. August og gik til Ankers dybt inde i Bugten. Foruden Proviant og anden Forsyning til Stationen for flere Aar medførte man to Baade og Materialer til tre Huse, nemlig et til Provianten, et foreløbigt Beboelseshus for hele Personalet samt Missionærens Bolig: Husene var af Træ og Materialet fuldstændig tilpasset herhjemme fra, saaledes at de var lige til at stille op.

Efter at „Hvidbjørnen“ havde udlosset sine Forsyninger, bygget Provianthuset færdigt og henstuvet Provianten i det samt rejst det foreløbige Beboelseshus forlod Skibet den 8. September Tasiussak, og Stationen var saaledes nu overladt til sig selv med Johan Petersen som den første Handelsbestyrer, og den 10. Oktober 1894 bragtes det ved en Bekendtgørelse fra Indenrigsministeriet til almindelig Kundskab, at der af den danske Stat paa Østkysten af Grønland var oprettet en Missions- og Handelsstation, beliggende ved Angmagssalik.

Man benyttede samtidig Anledningen til at indskærpe, at Besejling af de under de danske Kolonier og Stationer i Grønland hørende Kyster og Øer undtagen i Nødtilfælde var forbudt saavel Indlændinge som Udlændinge, medmindre der forud dertil erhvervedes Samtykke fra den danske Regering, ligesom det endvidere var forbudt at drive Handel med de paa Kysterne eller Øerne boende Indfødte, og at Overtrædelse af de nævnte Forbud eventuelt vilde medføre Konfiskation af Skib og Gods.

I Forsommeren 1895 byggedes Missionærens Hus og samme Efteraar Handelsbestyrerens, der var sendt op med Skib den forudgaaende Sommer, og endelig byggedes der en lille Kirke, som indviedes den 23. August 1908; en mindre Missionsplads, der lededes af en vestgrønlandsk Kateket, anlagdes i 1909 ved Kulusak, og en anden, der lededes af en østgrønlandsk Kateket, blev i 1915 anlagt ved Kungmiut.

Efter Handelsstationens Oprettelse i 1894 tiltog Befolkningen jævnt og udgjorde 372 Individuer i 1897, steg til 436 i 1901 og 501 i 1905.

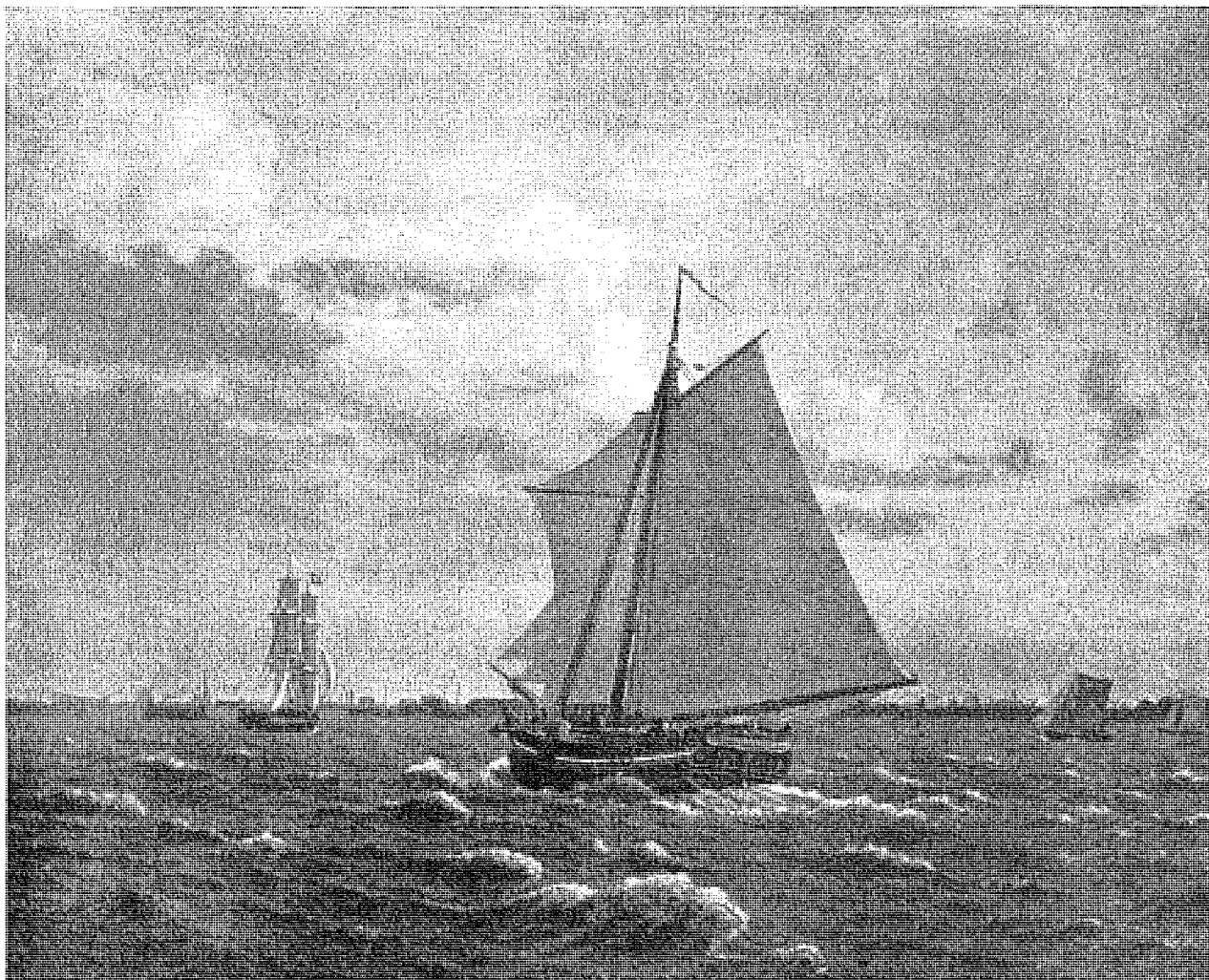
For ikke at fremkalde nogen Forandring i Befolkningens Levemaade og for ikke at friste de Indfødte til at skille sig ved de Artikler, som var nødvendige for dem til Livets Ophold, var Handelen lige efter Stationens Oprettelse meget indskrænket, idet der kun maatte indhandles Bjørneskind, Ræveskind og Sæl-skind, og disse sidste endog kun for saa vidt Befolkningen skønnedes at kunne undvære den, og af Spæk indhandlede kun saa meget, som det ved Stationen ansatte Personale behøvede til eget Forbrug, medens Udhandelen var indskrænket til de for Befolkningen allernødvendigste Varer, navnlig Ammunition, Isenkram, visse Tøj- og Trævarer samt hollandsk Rulle-tobak, men i Tidernes Løb udvidedes Udhandelen dog efterhaanden til omtrent de samme Varer som i Vestgrønland. Salg af europæisk Proviant som Gryn, Ærter og Rugmel var forbudt, ligesom det paa det strengeste var forbudt at sælge, bortgive eller udskænke spirituøse Drikke, og kun naar det gjaldt at afværge Hungersnød kunde der gratis udgives groft Rugmel til de Nødlidende; paa Grund af Datidens vanskelige Besejlingsforhold var Kolonien til Gengæld saa vidt muligt stadig forsynet med Proviant for flere Aar ad Gangen.

Indhandlingen af Produkter og Udhandling af Butiksvarer foregik i den første halve Snes Aar efter Handelsstationens Oprettelse uden Hensyn til Søn- og Helligdage, og saa at sige paa enhver Tid af Døgnet, af Hensyn til Distriktets meget spredte og som oftest fjerntboende Befolkning, der jo, navnlig i de første Aar, var fuldstændig ukendt med Tidsregning og Klokeslet, og lige saa godt kom paa Helligdage som paa Søgnedage og lige saa godt meget tidligt som meget sent paa Døgnet, men i de senere Aar skete der, efterhaanden som Befolkningen blev mere oplyst, en væsentlig Forandring heri, saaledes at der handlede til bestemt Tid med selve Handelsstedets Beboere, medens der med de omboende og tilrejsende Beboere stadig fandt Handel Sted paa tilfældige Tider, dog sjældent Søn- og Helligdage, da Folkene efterhaanden lærte at kende Ugedagene. Ved Stationens Oprettelse indførtes Pengetegn af Zink med paastemplet Værdi, men fra 1917 benyttedes de almindelige Kreditsedler, som brugtes ved Kolonierne paa Vestkysten, samt dansk Skille-mønt.

Efter Vedtagelsen af Loven af 1912 om Fællesstyre for de grønlandske Anliggender gik Stationen over til at blive Koloni med en Førstepræst og en Kolonibestyrer, og i 1917 udgjorde Angmagssaliks indfødte Befolkning 615 Individuer; siden 1921 er alle Beboerne kristnede, og i 1925 anlagdes en Radiostation til daglig Udsendelse af Vejrberetninger og Meddelelser om Isforholdene.

Ved Loven af 18. April 1925 om Grønlands Styrelse





Ovenstaaende smukke Litografi efter E. W. Eckersbergs kendte Maleri fra 1847 forestiller en Yacht for udadgaaende paa Københavns Yderred og tilhører den Hirschprungske Samling.

Egm. H. Petersens kgl. Hof Bogtrykkeri har ud-

ført Litografiet i 14 Farver, og det er det kendte Kunstforlag Normann Zeuthen, Søtoften 3, Gentofte, der har ladet Arbejdet kopiere, og hos hvem man kan bestille Litografiet, der er udført saaledes, at det kan indrammes uden Glas og virker præcis som et Maleri.

*K. W. Daly:*

## **Klart Skib**

Oversat af Orlogskaptajn H. V. Hertz.  
541 Sider. Kr. 9,50. Westermann.

„Klart Skib“ er en spændende og aromatisk Søroman fra Englands Stortid paa Havet. Den er skrevet af K. W. Daly, som kun er 24 Aar gammel. I Betragtning af hans Alder er han særdeles dygtig til at skrive en saadan Roman, og han kommer stærkt op paa Højde med Forester, men han forstaar dog ikke at fremholde helt den Spænding som Marryat i nogle af sine bedste Bøger.

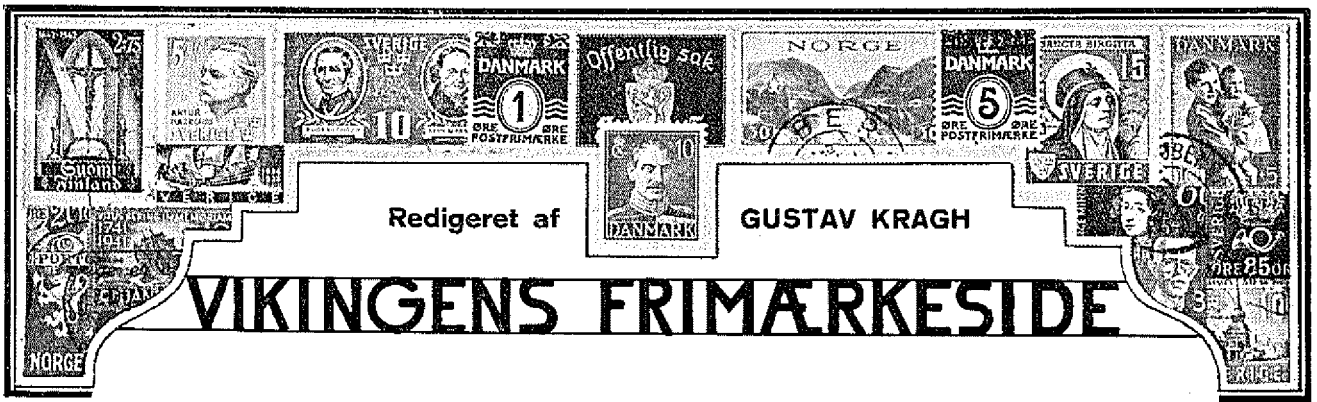
Helten i „Klart Skib“ er en ung Irlænder O'Corboy, der har mistet sin Fader under en af Fejderne paa den stridbare Ø, og som søger ind i Hans Majestæts Flaade, dels for at faa Ram paa Faderens Morder, som kæmper paa fransk Side, dels for at ud-

danne sig, saa han kan staa rede, naar hans Fædreland Irland faar sin Befrielsestid.

Men Sømandslivet griber ham, han bliver engelsk Søofficer med Liv og Sjæl og avancerer hurtigt. Han kæmper mod Pirater ud for Algier og deltager i flere glørværdige Søslag, saaledes ved Trafalgar, og lærer en Berømthed som Nelson at kende.

Efter Trafalgar, hvor han endnu engang udmærker sig, bliver han Chef for en Fregat, der skal eskortere en Kouvoj til Amerika. Her faar han ved sin overlegne Sømandskunst gjort et fransk Lineskib, der angriber Kouvojen, ukampdygtigt og frier derved sin Elskede, som er om Bord paa et af Skibene, fra at falde i fransk Fangenskab.

Denne storartede og spændende Roman, som byder paa de mest straalende Slagskildringer, vil ikke blot henrykke Elskere af Sømandsromaner, men Yndere af den historiske Roman i det hele taget. Og saa ejer den tillige den Fordel, at den er fyldt med indtagende Lune.



## Skandinaviske Nyheder.

**DANMARK.**  
Den 7. f. M. udkom resterende to Frimærker i Kirketypen (Fig. 1 og 2). 10 Øre violet viser Ejby Kirke ved Køge, og 15 Øre grøn den særprægede Rundkirke i



Fig. 1.



Fig. 2.

20 Øre, rød. (Fig. 3). Disse tre Frimærker er alle i 1½ Gang almindelig Frimærkestørrelse.

**ISLAND.** I Anledning af den islandske Republiks Grundlæggelse den 1. Juni i Aar udsendte den sin første Række Frimærker. De er i stort Format (Fig. 4) og har alle samme Tegning, Billedet af den kendte Politiker og Videnskabsmand Jon Sigurdsson, født 1811, død 1879.



Fig. 3.

Østerlars paa Bornholm. — Mærkerne virker smukkere end det første Mærke i Serien, 20 Øre rød.

I Anledning af 300-Aars Dagen for Ole Rømers Fødsel udkom den 25. f. M. et Frimærke med hans Billede,

Værdierne er: 10 Aur staalgraa (500,000), 25 Aur brun (500,000), 50 Aur blaagrøn (500,000), 1 Kr. sortblaa (300,000), 5 Kr. rødbrun (100,000) og 10 Kr. gulbrun (50,000).

**NORGE.** Den 30. Juni udkom et Erindringsmærke i Anledning af Tryggve Grans Nordsøflyvning den 30. Juli 1914, 40 Øre

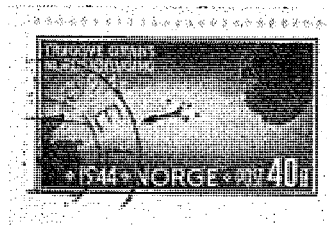


Fig. 5.

Mærket havde en stor Succes ved Fremkomsten — i Oslo blev i Løbet af een Time solgt 100,000 Eksemplarer!

Iøvrigt er der at bemærke ved dette Mærke, at det er første Gang, et Kort er vist paa et norsk Frimærke, og at Møntbetegnelsen er forandret fra ØRE til Ø. Det sidste ser ikke saa godt ud!

**FINLAND.** Som omtalt i „Vikingen“ forrige Maa- ned er der til Minde om den afdøde Præsident P. E. Svinhufvud udgivet et Mærke, 3½ M, sort. Mærket er i stort Format og viser Præsidentens Billede.

Et Feltpostmærke er atter udgivet. Det er i Tegning og Format som det her paa Frimærkesiden viste den 1. Juli i Aar, men i lysgrøn Farve.

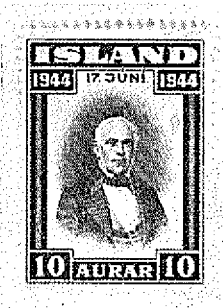


Fig. 4.

prøjsiskblaa. Mærket er i langt Format (Fig. 5), udført i Dybtryk og meget smukt.



Fig. 6.

## Katalogerne.

De nye Kataloger — STANDARD, RYLUND og A. F. A. — er nu udkommet og vil blive anmeldt paa næste Frimærkeside.

**H. C. Aug. Hansen, St. Strandstræde 4**

Køber og sælger alle gode Frimærker. Speciale: Oversø

# ØSTERSØEN

## Nordeuropas Middelhav

ØSTERSØEN er Nordeuropas Middelhav, det er et Omraade, hvis strategiske Muligheder er af stor Interesse for de nordiske Lande, men ogsaa i høj Grad for begge de krigsførende Parter.

Den strategiske Situation har i dette Farvand, bortset fra engelsk Mineudlægning og et mindre Antal russiske Undervandsbaades Virksomhed, gennem lang Tid været temmelig stabil. Den sovjetrussiske Offensiv paa Østfrontens nordlige Afsnit og det Pres, Rusland og Vestmagterne udøver paa Finland, kan imidlertid maaske medføre, at en Del af den finske Bugt overgaar til Russerne, i en saadan Situation vil man utvivlsomt skulle regne med væsentlig forøget Aktivitet, maaske endog et Udbrud af den russiske Østersøflaade, der nu i mere end to Aar har ligget indespærret omkring Kronstadt, udsat for tyske Luftangreb, der har tilføjet i hvert Fald de større Enheder Skade. Det synes ikke umuligt, at ogsaa Østersøen i den nærmeste Fremtid vil blive Krigszone.

Nogle Tal vil give et Begreb om Østersøomraadets Udstrækning. Fra Danzig til Haparanda nordligst i den botniske Bugt er Afstanden 725 Sømil, fra Danzig til København 270 Sømil og fra Hangø til Stockholm 165 Sømil.

Østersøen har to Hovedadgange fra Nordsøen: Øresund og Bælterne og Kielerkanalen. Af mindre Betydning er den nye Adgang fra Nordishavet, Østersø—Hvidehavskanalen. Strategisk set spiller Adgangene fra Nordsøen den største Rolle.

Storebælt er det dybeste og bedste af Indløbene til Østersøen, dets mindste Bredde er ca. 20 Kilometer, og det kan passeres af selv de største Krigsskibe.

Øresund, der med Hensyn til Trafik kan sidestilles med Suez- eller Panamakanalen, kan derimod ikke passeres af de største Typer af Krigsskibe, der derimod kan gaa gennem Kielerkanalen.

Hvidehavskanalen, der er ufarbar paa Grund af Is i Aarets 6 Vintermaaneder, kan kun passeres af Undervandsbaade og Jagere.

De Værdier, der under Fredsforhold daglig føres over Østersøen, er meget betydelige. Saaledes har det altid været. I 1954 var den samlede Godsmængde over Østersøomraadets Havne ca. 60 Millioner Tons. Øster-

søen har saaledes en meget større kommerciel Betydning, end man maaske umiddelbart vil forestille sig. Endvidere rummer Østersøhavnenes Oplandsomraader ikke mindre end 100 Millioner Mennesker eller omtrent  $\frac{1}{6}$  af Europas Befolkning med nogle af Verdens vigtigste Industriomraader. Den kommercielle Værdi har tidligt fristet de baltiske Sømagter til at stræbe efter Eneherredømmet. Men endnu er det aldrig lykkedes nogen Magt at erobre alle Østersøens Kyster.

Til Østersøen grænser to Stormagter, Tyskland og Rusland, og en Verdensmagt, England, kontrollerer Adgangen til dens Forterræn, Nordsøen. Desuden har Polen, de skandinaviske Riger og Randstaterne Grænser imod Østersøen. Den 200 Sømil lange Passage fra Skagen og til Østersøen gaar over Danmark. Og denne vort Lands Beliggenhed har præget hele vor Historie.

Det var naturligt, at det blev Danskerne, der bor ved Indgangen til Østersøen, der var det første Folk, der forsøgte at vinde Eneherredømmet over dette Hav. Den danske Magt naaede sin Højde i Begyndelsen af det 15. Aarhundrede med Erobringen af Estland og den tyske Østersøkyst. Derefter fulgte Lübecks og de andre Hansastæders Indflydelse. I de nordiske Riger og særlig i Danmark mødte det tyske Forbund dog en stærk Modstand, som det aldrig lykkedes helt at bryde. Kalmarunionen blev til Gavn for den danske og svenske Handel, og ved Middeldalderens Slutning var Hansaforbundets Indflydelse allerede i stærk Tilbagegang.

I aarhundredlange Kampe stredes Danmark og Sverige om Magten i dette Farvand. Men foruden de to nordiske Magter var der ogsaa andre, der havde store og vitale Interesser i Østersøen. Datidens maritime Stormagter, England og Holland, søgte nu ogsaa at gøre sig gældende i Østersøen. Her fandtes Varer, der var af største Betydning for Verdenshandelen. Polen var Centret for Kornhandelen, og fra de polske Havne naaede man helt ned til Karpaternes Produkter. Rusland leverede Pelsværk, Sverige Tømmer og Metaller og Finland store Mængder af Træ, fra Østersølandene fik Datidens store Sejlskibsflaa-

# D/S JUTLANDIA

Ny Toldbodgade 5

København

Telf. 8192

der Hør, Hamp, Tjære og Sejldug, Stoffer, der for Datidens Flaader var lige saa vigtige, som Olie og Kul er det for Nutidens.

Samtidig truedes Tyskernes Magtstilling i Østersøen af Slaverne, men her stillede Sverige sig i Vejen og standsede for en Tid deres Fremrykning. Ved Freden i Stolbowa 1617 havde Sverige tvunget Rusland saa langt tilbage, at Gustav Adolf kunde sige, at Russerne nu „ikke med en Baad uden vor gode Vilje kommer udi Østersøen“. Efter Midten af det 17. Aarhundrede var Sverige den ubetinget stærkeste Magt i Østersøen: med Finland, de østbaltiske Lande, adskillige vigtige Besiddelser paa den nordtyske Kyst samt hele Østsiden af Øresund var Sverige nærmere ved Herredømmet i Østersøen end nogen anden Magt før eller siden. Men den fuldstændige Virkeliggørelse af et svensk Østersø-Imperium strandede paa Danmarks og især Københavns Modstand. I Slaget ved Poltava brast Forsøget paa at holde Rusland nede som Østersømagt endelig og afgjort. Ved Begyndelsen af det 18. Aarhundrede brød den svenske Stormagt sammen under de andre Østersømagters forenede Angreb.

Efter Sveriges Nederlag banede Russerne sig Vej til Østersøen. Efter Erobringen af Finland under Napoleonskrigene besad Rusland mere af Østersøkysterne end nogen anden Stat. Czarriget var vokset til en virkelig Stormagt, men kunde alligevel ikke hindre, at engelske Flaader støttede Sverige i dets Kamp. Først i Slutningen af det 19. Aarhundrede gik den førende Stilling i Østersøen over til Tyskland — endnu i vore slesvigske Krige kunde en dansk Flaade hævde vor Herredømme i Østersøen og blokere de nordtyske Havne. Med Skabelsen af den tyske Sømagt kom ogsaa Trangen til at være uafhængig af de danske Farvande, og Tyskland byggede derfor Kielerkanalen, en ny Indgang til Østersøen. Paa Tærskelen til det 20. Aarhundrede var Østersøen behersket af Rusland og Tyskland, Efter den første Verdenskrig var kun Weimarkonstitutionens Tyskland tilbage, og der var opstaaet fem nye Stater langs Østersøens Kyst, Polen, Litauen, Letland, Estland og Finland. Rusland var tvunget tilbage til en Kyststrækning, der kun var ca. 150 Kilometer, eller som fra Skagen og til Mols. Rusland var ført tilbage til Tiden fra Stolbowafreden, og Aalandsøerne var internationaliseret i defensiv Henseende.

Den engelsk-tyske Flaadetraktat i 1935 genoprettede Situationen fra før 1914, hvorved Østersøen atter blev tysk Magtomraade. Efter Udbruddet af den nuværende Krig besatte Rusland først de baltiske Stater og dernæst Hangø. Der var derved skabt en „Bombefront“ foran Sveriges Østkyst, hvor Afstanden til Dagø og Øsel ikke oversteg en halv Flyvetime. Ved den tysk-russiske Krigs Udbrud forandredes Situationen igen ved den tyske Erobring af Baltikum og ved Baltikums Fald.

Aalands-Spørgsmaalet var for en Tid Stridsspørgsmaal imellem Sverige og Finland, men blev indanket for Folkeforbundet, der afgjorde Spørgsmaalet om Suveræniteten til Fordel for Finland. Den storpolitiske Uro i Aarene før denne Krig medførte en svensk-finsk Aftale om Befæstelse af visse Dele af Aalandsøerne i Februar Maaned 1939; og da Stormagtskrigen

brød ud et halvt Aar senere, havde Finnerne allerede naaet at gennemføre visse Fæstningsanlæg. Disse Fæstningsanlæg blev dog ved Freden i Moskva den 15. Marts 1940 alle ødelagt.

Aalandsøerne dækker Indsejlingen til den botniske Bugt og indtager derved en Stilling af den største strategiske Betydning. Den tvinger den nord- og sydgaende Trafik ind i to trange Passager. Den ene gaar Øst om Omraadet paa finsk Søterritorium og er vanskelig passabel af navigatoriske Grunde og let at spærre mod en fremtrængende Angriber. Den vestlige Passage over Aalandshavet er derimod et forholdsvis bredt og rent Farvand. Finland og Sverige har stor Interesse i, at Øgruppen ikke falder i Hænderne paa en Stormagt, thi Afstanden fra Hovedøen og til det finske Fastland er kun 80 Kilometer og til den svenske Kyst henved 40 Kilometer. Moderne Bombemaskiner vil fra Aalandsøerne kunne naa Stockholm paa mindre end et Kvarter. Problemet vil derfor vedblive at være aktuelt, indtil der træffes en Løsning, der kan yde Sverige og Finland fornøden Sikkerhed.

Adgangen til Østersøen er af stor Betydning for Sovjetunionen, idet det østeuropæiske Lavland har sine bedste naturlige Forbindelser med Verdenshavene gennem Østersøen. De danske Øer er Nøglen, med hvilken alene Døren til Østersøen kan laases eller lukkes op!

Betydningen af de baltiske Øer er aabenbar. De vil i en Stormagts Haand kunne udnyttes til Forsvar af den finske Bugt og samtidig være Udgangspunktet for offensive Søkrigsoperationer, eller de vil kunne udnyttes til Dækning af Operationer til Lands i Letland og Estland samt danne Udgangspunkt for en Indtrængning i den finske Bugt.

De nordiske Landes tusindaarige Historie er delvis skrevet med Østersøen som Ramme. Den sidste Tids Begivenheder synes at tyde paa, at denne Krig ikke vil bringe nogen Ændring heri. Maaske bliver Østersøen Krigszone? I saa Fald rykker Krigen atter de nordiske Lande nærmere.

V. K. Sørensen.



Vort Varemærke er Garanti  
for de bedste Skibsfarver.

# KAP HORNS-GUT

(Fortsat fra forrige Nummer)

## TREDIE KAPITEL

DET var mørkt. Regnen havde taget fat paa en frisk, da „Polaris“ kom ud i Nordsøen. Bramsejlet var bjærget igen, og nu slørede Skuden af Sted for fulde Mærsejl og Fok — halvvejs i Blinde.

Kaptajn Parker og Baadsmanden havde begge været paa Dækket den første Nattevagt; men da Styrmanden ved Hundevagtskiftet løste af, gik Kaptajnen ogsaa ned, da han havde givet sine Ordre:

„Pas godt paa Kursen, Styrmand. Det er bedst, Ud-kiggen faar Taagehornet hen paa Bakken. Og saa varskoer De mig, dersom det bliver mere usigtbart.“

Han ønskede hverken Godnat eller god Vagt.

Ole Vibe stod lidt og betragtede Skæret fra den grønne Sidelanterne, der straaledede ud i Regnen som en Røgkegle.

„Mere usigtbart,“ brummede han. „Hæ! — Som om det ikke er saa grødykt, at man kan hamre et Spiger fast i det.“

Saa gik han — rastløs frem og tilbage mellem Kahysruffet og Rattet. Hver Gang han passerede Rorsmanden, kastede han undersøgende Blikket ind gennem den lille Rude i Ruffets Agterskod, bag hvilken Styrekompasset var anbragt.

Henne fra Bakken lød Taagehornets monotone Varsko — og nu og da en Strofe af *home sweet home*. Det var Ud-kiggen, der spillede og sang sine Tanker ud i Stormen og den regntykke Nat.

Den første Time af Vagten forløb uden Forandring. Men saa begyndte Rorsmanden pludselig at hive voldsomt i Rattet.

„Ikke for meget Ror,“ varskoede Styrmanden, idet han standsede op og betragtede Kompasset. „Støt! Støt!“ — Han studsede. Skyggen af en Haand tegnede sig tydeligt paa Rosen. Den bevægede sig et Øjeblik uroligt — ligesom famlende og forsvandt saa pludselig. „Hvad? — har han ikke lagt sig endnu?“

„Det var dog besynderligt,“ udbød Rorsmanden og snurrede med Rattet. „Saa daarligt den pludselig er begyndt at styre.“

„Støt saa — støt!“ varskoede Ole Vibe og kradsede sig eftertænksomt i sit vaade Skæg, mens han uafbrudt holdt Øje med den urolige Kompassrose. „Ja højst besynderligt. Man skulde tro, Djævelskabet har faaet Drejesyge.“

Pludselig slog den luv Side af Overmærsejlene et Par Buler agterefter, og Fokken begyndte ogsaa at spille.

„Vinden skraller,“ varskoede Rorsmanden.

Styrmanden betragtede skiftevis Sejl og Kompas.

„Jasaa! Fald af til fuld Sejl!“

Saa løb han forefter og varskoede Vagten i bag-

bords Braser, og da Manøvreren var udført, stævnedes „Polaris“ støt Kurs igen med en halv Vind ind om Styrbord.

Rorsmanden stod nu magelig og lirkede med Rattet — en Knag i Ny og Næ. Og da Ole Vibe havde varskoet Kaptajnen om Forandringen, travede han igen frem og tilbage med en Fart af flere Mil i Timen, mens han brummede i Skægget om Regntykning — i det Farvand — og om en Skipper, der ikke saa meget som ribbede sig i Køjen.

Det var lige ved Udpurring, da Ole Vibes Opmærksomhed med ét fangedes af en dump Lyd forude. Det lød som et Hammerslag paa en halvfylt Tønde.

Han standsede og lyttede.

„Det er nok et af Vandfadene, der har slaaet sig løs,“ mente Rorsmanden.

Saa kom den dumpe Lyd igen.

„Skud ret For!“ sang Ud-kiggen ud henne fra Bakken.

Styrmanden sprang op paa Ruftaget og hen til Skylighet, hvor Sladrekompasset hang.

„Hold støt Kurs,“ varskoede han.

„Ret an!“ svarede Rorsmanden.

„Naa saaledes,“ mumlede Ole Vibe. „Fire Stregers Forskel paa Kompasserne.“

„Hvad er det, der skyder?“ spurgte Baadsmanden, som i det samme kom op til Afløsning.

Styrmanden hyssede og vinkede ad Kæmpen.

„Der maa jo være noget forkert ved et af Kompasserne,“ udbød Baadsmanden dæmpet, da han havde sammenlignet. Har Du varskoet den Gamle?“

Styrmanden rystede paa sit skæggede Hoved. Saa trak han Baadsmanden hemmelighedsfuldt i Ærmet.

„Kom, Peter Malm. Jeg har haft et mistænkeligt Syn. Det er bedst, vi to ser paa det Styrekompas, før vi varskoer ham.“

Det puslede inde i Kaptajnens Kahyt, da Ole Vibe med Baadsmanden i Hælene traadte ind i Gangen, hvor Styrekompasset hang. Men saa blev Pusleriet med ét efterfulgt af lange, dybe Snorketoner.

„Filureri,“ hviskede Styrmanden, idet han bukkede sig og kikkede ind under Kompasset, hvorefter han ragede med Haanden ind paa Hylden.

I samme Øjeblik gav det et voldsomt Stød i Skuden. Baadsmanden tumlede tilbage mod Døren. Styrmanden stødte Hovedet mod Kompasset. Noget haardt faldt paa Dørken. Det klang som Metal.

„Djævelskab,“ brummede Ole Vibe og greb efter Lyden. Saa rejste han sig og holdt Haanden frem mod Baadsmanden. „Der kan Du se, Peter Malm.“

Baadsmanden styrtede op paa Dækket. Ole Vibe

stak sit Fund i Lommen og rev Døren til Kaptajnens Sovekahyt op og raabte:

„Kom op, Kaptajn Parker! Vi er løbet paa Grund!“

— — —

„Polaris“ havde straks efter Grundstødningen drejet sig tværs i Søen, og den krængede haardt over. Dens Bund var sprængt, og den drak Vand som en Svamp. Fokkemasten var løftet ud af sit Spor og hældede dinglende ud over Skibssiden, indtil den pludselig knækkede og rev Dækket op med sig. Det ene Braad brækkede over efter det andet og fejede paa faa Minutter Stordækket rent for Vandfæde, Svinehus og Rationsfæde. Ruf og Baade og hele den læ Skanseklædning blev splintret som Pindebrænde. Stumperne flød udenbords i Læ — indviklet i Fokkemastens Kaos af Tovværk og Sejl.

Oppe i Stortoppen hang Sejlene og piskede i Læs; men ingen havde Tanke for det eller noget andet, som under de øjeblikkelige Forhold var uafvendeligt. Hele Besætningen havde søgt Tilflugt paa Halvdækket, og her stod Ole Vibe og lod den ene Nødraket fare hvislende op i Regnen efter den anden uden Haab om, at de vilde gøre Virkning. Peter Malm ladede og fyrede løs med Signalkanonen. Et eller andet Sted nede i Læ svarede Varselskuddene med Minuts Mellemrum som regelmæssige Slag paa en Rambuk.

Kaptajn Parker fo'r frem og tilbage mellem Dækket og Kahytten uden at have et Øjebliks Ro paa sig.

„Det er ubegribeligt,“ ivrede han. „Aldeles ubegribeligt, hvorledes det er gaet til. Det maa være den belgiske Kyst. Er De sikker paa, at vi har holdt Kursen, Styrmand?“

„Nøjagtig som Kaptajnen har angivet den,“ svarede Ole Vibe kort.

„Saa maa det være Strømmen, der har sat os.“

Kaptajn Parker betragtede paa én Gang forskende og spørgende sin Styrmand, som om han halvvejs ventede en Modsigelse. Men Ole Vibe knyttede Haanden i Lommen og bed Læberne sammen.

Som en Evighed sneglede Morgenvagten af Sted for de Skibbrudne, og Stillingen blev mere og mere haabløs. Stormasten gik over Bord. „Polaris“ brækkede midt over, og Braadsøerne slikkede op over Vraget efter Bytte. De sænsede hverken Bønner eller fortvivlede Raab om Hjælp.

Endelig hørte Regnen op, og Dagen graanede frem med Haab. Lys flakkede hid og did langt borte i Læ. De kom og svandt og kom igen og blev tilsidst helt borte i den gryende Dag.

En Mur af Havskum skjulte den flade Kyst og hindrede de Skibbrudne i at se, hvad der foregik inde paa Land. Men saa fløj der med ét en Ildstribet til Vejrs inde bag Muren. Den blegnede, men Kærnen i dens Fortsættelse tegnede sig tydeligt mod den graa Himmelgrund. Med en tynd Hale efter sig — som en Komet — susede den i en Bue ud over Vraget og ned i Havet. Men Halen blev hængende i Mesantoppen.

Aandeløse havde de Skibbrudne fulgt Redningsraketens Flugt, og nu, da den havde ramt sit Maal, gik der et befriende Gisp gennem dem. Peter Malm entrede op og løb langs paa det luv Mesanvant, der næsten laa vandret. I Hast klarede han Linen fri og manede den ned, og nu gik det *hand over hand*. Den tynde Livstraad skar Folkene i Fingrene.

Saa kom den gule Manilatrosse. Som en lang Søslange bugtede den sig ud gennem Brændingen — Fod for Fod — Favn for Favn. Den krummede og vred sig — kom nærmere og nærmere. Den kravlede op over Skibssiden — omkring Mesanmasten — og tilsidst rundt om sig selv i to solide Halvstik.

Saa svingede Ole Vibe med sin Oliefrakke i Luften. Trossen rettede sig. Lidt efter lidt sejsede den op. I lange Rug og Svup slap den Vandet — taljet inde fra Land. Amfibiebanen var etableret.

Farten begyndte.

Ud og ind gled Redningsstolen — den store Korkkrans, hvori der hang et Sæde af to korslagte Stykker Træ. Det gik snart gennem Luft — snart gennem Hav; men det gik sikkert. Hver Gang snød den Havguden for et Bytte.

#### FJERDE KAPITEL.

En halv Mils Vej fra Fastlandet ligger Klitø. Naturen har givet den Navn. Det er kun en Prik paa Kortet — en lille Ø — vel en Mil lang og en Fjerdingvej bred, men ved Ebbe tiltager den i Bredde indad mod Fastlandet. Tilvæksten er uden Værd — et ufremkommeligt Morads, der af Øens Beboere har faaet det dobbelte Navn „Søjorden“.

Fra det dybe Vand kiler en smal Rende sig ind mellem Øens nordligste Ende og Søjorden. Det er den eneste Samfærdselsvej, Klitøboerne har med Omverdenen, og ad den foregaar den daglige Færgforbindelse med Fastlandet.

Søfolk og Mennesker, der lever af Søfolk, udgør den væsentligste Del af Øens Befolkning. Enker er der mange af — lige fra pur unge til gamle, rynkede Koner. Det betragtes som en Selvfølge, at Manden finder sin Grav, hvor han tjener sit Brød, og Havet gør ingen Aldersforskel. Blandt de ældre indbyrdes kaldes Øen ogsaa „Enkernes Ø“.

Overalt slaar den friske Saltvandsduft En i Møde — i den lille Kirke med sine prægtige Modeller af Skibe — i Hjemmene, hvor Væggene pranger med sjældne Ting fra Hav og fjerne Land — og uden Dørs, hvor man overalt møder tjærede Ulke med Guldringe i Ørene og Slinger i Gangen — eller unge friske Gutter med den samme Slinger og med en Rulle Søkort eller en Stabel Bøger under Armen. Øen har ogsaa en Skole, hvor ikke alene dens egne Sønner, men ogsaa Søfolk fra det øvrige Land bliver indviet i Navigationens Mysterier.

En Prik paa Kortet er Øen, og dog spændte den i sin Tid ud over hele Jordkloden. Hvert Aar løb et nyt Skib af Stabelen fra dens eget Værft. Saa foledede Øen, sagde man. Og rundt om paa Verdenshavene flød de stolte Sejlere med Hjemstavnsangivelsen „Klitø“ malet paa Agterspejlet — hver enkelt som en løsreven Del af Moderøen. „Polaris“ havde været den førstefødte; men den havde nu de sidste tyve Aar staaet i Havstokken ved Ostende og stukket sine nøgne Spanter op af Sandet som Skelettet af et forhistorisk Kæmpedyr.

Mod Vest — ud mod det aabne Hav, hvor Øens Navn staaer skrevet med Flyvesand, havde nogle af dens Storhanser med den rige Konsul Parker i Spidsen opført et stortilet Badehotel, som ved ihærdig Reklame hidlokkede Gæster fra Alverdens Lande — Gæster, der

ved deres forskelligartede Udseende og Sprog gav Øen et vist kosmopolitisk Præg.

Det var en varm Midsommerdag. Solen bagte. Det snehvide Strandsand brændte og glitrede og skar i Øjnene. Badegæsterne havde søgt Skygge i Hotellet eller i Badekurve rundt om paa Stranden. Luften var stillestaaende, men frisk — mættet af Salt fra den sidste Storm, som endnu sporedes ved den stærke Bevægelse i Havet.

Paa den inderste Revle stod en Badevogn, i hvis Nærhed to unge Piger boltrede sig lystigt i Vandet. Nu og da lød deres overgivne Latter og Hvin, naar Dønningen brødes mod Revlen og begravede baademe og Vognen i et fygende Skumsprøjt.

Inde paa Stranden kom en enlig Skikkelse gaaende — en høj Mand — vel i fem og tyve Aars Alderen. Hans Holdning var rank — Gangen spændstig, men dog med noget af den sejlende Bevægelse, der tydeligt sagde, at han hørte hjemme paa et Skibsdæk. Han var klædt som Søfolk i Almindelighed, naar de er i Landgangspudsen — uden Hensyn til Vind og Vejr — mørkeblaat Tøj og Kasket. Under Kasket-skyggen lyste et Par store, drømmende Øjne i et friskt, rødmosset Ansigt.

Han standsede og betragtede et Øjeblik de badende Pigers kaade Leg i Vandet. Saa rystede han misbilligende paa Hovedet og fortsatte tankefuldt sin Gang.

Pludselig standsede han igen og stod et Øjeblik og lyttede. Det var nu ikke længere Latter, der naaede hans Øren derudefra. Det var Angstskrig — Raab om Hjælp. Og uden at betænke sig kastede han Trøjen og Kasketten og styrtede af Sted ud gennem Vandet.

Badegæsterne var nu ogsaa blevet opmærksomme paa Nødraabene. De kom løbende fra Hotellet og rundt om fra Kurvene. De stimlede sammen i Klynge paa Stranden og spurgte i Munden paa hverandre; men ingen lod til at vide, hvem de badende var. Bekymrede Mødre løb angstelige omkring og søgte og kaldte paa deres Døtre.

„Det er Konsulens Datter og vist nok En, der er i Besøg,“ sagde omsider en gammel Mand, som stod et Stykke borte og støttede sig til en radmager og svajrygget Hest.

„Konsulens Datter!“ gik det fra Mund til Mund. „Hører De, Hr. Konsul? Badekusken siger, det er Deres Datter.“

„Min Datter!“ raabte en ældre, korpulent Herre, der ivrigt albuede sig frem fra Stimmelen og hen mod Badekusken. „Min Datter, siger De! Hvor tør De vove, Mand! Har jeg ikke ofte nok forbudt Dem at køre hende ud, naar der er Sø?“

„Jeg raadede hende ogsaa fra det, Hr. Konsul,“ stammede Kusken undskyldende. „Men Frøkenen vilde ikke høre mig.“

„Vaas!“ snærrede Konsulen.

„Og den anden Frøken paastod, at det var ganske



*Konsulens Øjne skod Lyn, da Havmanden nævnede Navnet Malm.*

stille,“ vedblev Kusken. „Og saa syntes jeg, at — —“

„Hold Deres Mund med Deres Præk! afbrød Konsulen. „Og se til, at De kommer ud efter hende. Jeg skal sørge for, De bliver sat fra Bestillingen i Morgen!“

Ingen havde lagt synderligt Mærke til det lille Oprin. Alles Opmærksomhed var henvendt paa det, der foregik ude ved Revlen.

Et Stykke uden for Badevognen laa en lille gul Plet og glimtede i Solen. Den lignede en flydende Æggeblomme. Snart nærmede den sig indefter mod Badevognen, snart fjernede den sig igen, og Afstanden mellem den og Vognen blev større og større. Dønningerne skubbete ind, men Suget trak dobbelt den modsatte Vej.

Lidt længere inde ragede et mørkt Hoved op over Vandet. Undertiden løftede det sig saa højt, at hele Skulderpartiet kom til Syne og viste et Par Arme, der ustandseligt gik som to Møllevinger — i en Bue fremefter over Vandet — saa nedad — og bagud — stadig skovlende Legemet frem gennem det vaade Element. Det var Dyrets Maade at svømme paa — Naturmenneskets. Som den Vilde padler sin Kano, saaledes padlede ogsaa dette Menneske sig frem. Det saa ud, som gik han oprejst gennem Vandet.

I Spænding stod Badegæsterne paa Stranden og saa til. Konsulen løb frem og tilbage — ude af sig selv af Angst og Raseri. Snart jamrede han, snart skældte

han, og tilsidst soppede han selv ud i Vandet, men han naaede ikke langt, før han betænkte sig og vendte om.

Der lød opmuntrende Raab ude fra Søen. Dønningen slog mod Revlen og brød. Redningsmanden slog igen.

„Hvem er den kække Svømmer?“ spurgte en ældre Dame, der med Interesse fulgte Begivenhederne gennem en Teaterkikkert. „Det er jo en sand Vandhund, som han pjasker. Se! — Nu er han tæt ved hende.“

„Ja, hvad i Alverden er det for en Klodrian?“ sede det ud af Konsulen. „Han kvæler jo det arme Pigebarn med sit Sprøjteri.“

„Vær De kun ganske rolig, Konsul Parker,“ kom det sindigt, men ligesom betryggende fra en gammel, graaskægget Ulk, der ubemærket havde trængt sig ind blandt Badegæsterne. „Han klarer den nok.“

Det var Strandfogeden — altid klædt paa, som skulde han til Havs i en forrygende Storm. I Dag havde han dog smidt Olietøjet undtagen Sydvesten, og som han stod der med sit skæggede og vejrbidte Ansigt — med de store Guldørenringe glimtende i Solen og de lange Slagstøvler trukket helt op til Skridtet — saa han ud, som hørte han mere hjemme paa Søen end i Land. Klitboerne kaldte ham „Havmanden“.

„Vær De kun rolig, Konsul Parker,“ gentog den Gamle, da ingen lod til at give Agt paa ham. „Jeg kender ham derude — paa Svømmetage. Hver Dag hele Sommeren igennem har jeg set ham boltre sig i Vandet, ligemeget hvordan Vejret har været. Og jeg siger: Konsulen kan være rolig. Er Pigebarnet i Fare, saa er Erik Malm ogsaa den rette, der er ude efter hende.“

Konsulen havde overlegent vendt sig bort, men da Havmanden nævnede Navnet Malm, gik der ligesom et Ryk igennem ham, og hans Øjne skød Lyn.

„Hvem er denne Malm?“ spurgte den interesserede Dame med Teaterkikkerten. Hun var den eneste, der lod til at høre efter den Gamles Forsikringer.

„Saa helt bestemt ved jeg det ikke, svarede Strandfogeden. „Jeg har aldrig spurgt ham ud. Men jeg ved, han hedder Malm — Erik Malm, endskønt de fleste her kalder ham Drømmeren — og at han gaar paa Styrmandsskolen. Her fra Øen er han ikke, men Sømand er han alligevel — og det om en Hals. Jeg ser ham hver Dag her paa Stranden, ligemeget hvordan Vejret er — og kommer ogsaa af og til i Snak med ham; men han siger ikke meget. Han gaar bestandig og grubler og stirrer ud over Havet. Men saa skulde Fruen sa ham, naar jeg spørger ham, om han vil laane Jollen. Det er, ligesom han med ét bliver et helt andet Menneske, og det varmer ligefrem helt ned i Hjerteroeden paa mig gamle Mand, naar han ser paa mig med sine store Øjne og siger: Tak Ole Vibe. Saa farer han i Baaden, som om Jorden brændte ham under Fødderne, hvad den vist ogsaa undertiden gør. Og saa skulde Fruen se paa Sejlads. Jeg er selv en gammel Ulk og har prøvet en Del af den Slags; men somme Tider tænker jeg alligevel, om det ikke tilsidst tager en gal Vending med ham.

Et enstemmigt Angstudbrud fra Badegæsterne afbrød den Gamles Ordstrøm.

Den gule Badehætte var forsvundet. Et Par hvide Arme strakte sig op over Vandet, men saa sank ogsaa de.

Skumsprøjtet uden for Revlen tog til. Møllevingerne malede Vandet til fine Partikler og kastede dem til Vejrs som en Røg. Men saa hørte dette med et op, og den eneste Bevægelse, der var at spore derude, var Brændings Bryden over Revlen.

Rædsel og Spænding stod malet i alles Ansigter. Konsulens Kinder, der for et Øjeblik siden havde glødet af Ophidselse, var blevet askegraa. Men baade Rædselen og Spændingen blev kun af kort Varighed; thi endnu før Situationens Alvor havde faaet Tid til at fæstne sig, skiftede Billedet, og den uhyggelige Stemning udløstes i befriende Gisp og et mangetonigt Glædesudbrud.

„Han har hende! Han har hende!“

Det mørke Hoved var igen kommet til Syne. Tæt ved Siden af det glimtede den gule Badehætte. Møllevingerne arbejdede atter, men nu var det en anden Bevægelse. Det saa ud, som den utrættelige Redningsmand laa paa Ryggen og holdt sin Byrde fast med Tænderne, mens han langsomt skovlede sig hen mod Badeovnen.

„Det var paa høje Tid,“ udbrød den gamle Strandfoged. „Om et Øjeblik har vi Gusen.“

En isnende Luftstrøm strøg ind over Land. Solen fik en mat, rødlig Glans. Saa trak Taagen sit mælkehvide Forhæng for og skjulte baade Redningsmand og Badeovn. Som en levende Mur væltede Havgusen ind over Øen og indhyllede den i sin klamme Kappe.

Der var kommet en anden Bevægelse i Vandet. Det var ikke længere denne gummiagtige Strækken-ud og Trækken-tilbage — ikke disse kraftløse Slik op ad den flade Strand — disse Slik, der altid endte i et Skvalp — som et Suk; fordi de ikke kunde naa længere. Dønningerne havde faaet Karakter. De var blevet til rullende Bølger, der kom anstigende majestætisk — kronede med hvide Skumbræmmer.

„Sjask, sjask,“ sagde det i Strandkanten.

Saa kom Hesten slæbende med Badeovnen, og nu regnede det med Spørgsmaal og Behrejdelse ned over de to forkomne Pigebørn. Konsulen baade lo og skændte, mens han omfavnede sin Datter.

Helga var Konsulens eneste Barn. Hun var atten Aar og gik for at være den smukkeste Pige paa Øen. En Egenskab, ingen var i Tvivl om, hun havde arvet efter Moderen. Konsulen elskede sin Datter, men han lod sjældent sine Følelser løbe af med sig, og det var kun den øjeblikkelige Angst for at miste hende, der fik ham til at glemme sig selv og tale venligt til hende.

„Kom saa, lille Helga,“ sagde han. „Nu maa Du hjem og i Seng, ellers bliver Du syg. Du ryster jo allerede af Feber.“

Men Helga protesterede. Hun fejlede ikke noget. Og saa rev hun sig pludselig løs fra Faderen og saa sig søgende om blandt de Tilstedeværende.

„Hvor er han, som frelste mig?“ spurgte hun. „Er der da slet ingen, der tænker paa ham?“

„Ja, hvor blev han af?“ sagde Damen med Kikkerten. „Han har virkelig fortjent en Tak.“

„Ham skal jeg nok takke,“ sagde Konsulen. „Lad os nu blot se at komme af Sted, Helga.“

„Nej, Far, lad os søge efter ham,“ indvendte Helga. „Jeg maa dog virkelig selv sige ham Tak.“

„Han fulgtes med Vognen ind,“ sagde Kusken. „Men saa kom Taagen, og saa blev han borte.“



„Kom saa,“ sagde Konsulen utaalmodigt. „Du hører jo, han er gaaet. Jeg skal nok takke ham, saa han kan være tjent med det — endskønt — han fortjener i Grunden ingen Tak for al sit Vandpjaskeri — denne — hvad var det nu, han hed?“

„De kan vist spare Deres Ulejlighed,“ sagde Strandfogeden. „Jeg tror ikke, Erik Malm sætter Pris paa Taksigelser for det, han her har udrettet. Det regner han kun for Legeværk. Nej, havde det været nu. Kan Konsulen høre, hvor hun brummer derude?“

Konsul Parker værdigede ikke den gamle Strandfoged noget Svar. Med en bydende Bevægelse lod han sin Datter og hendes Ledsagerske forstaa, at han ønskede, de skulde følge ham, og saa forsvandt de i Taagen op over mod Badehotellet.

Badegæsterne havde ogsaa efterhaanden trukket sig tilbage. Det var for dem heller ikke længere et Vejr at være ude i. Vinden hylede — peb i Marehalm. Søerne brød over Revlerne med hule, buldrende Drøn og rullede saa videre indad, til de knustes og opløstes i Skum, der som en flygende Støvregn jog hen over hele Forstranden.

Inde paa Land var det ikke bedre. Her rejste Flyvesandet sig i taarnhøje Skyer, der ustandseligt maledes sig frem fra Sted til Sted — fra Klit til Klit. Snart standsede det op ved nogle Totter Marehalm, til der havde dannet sig en Sandbølge. Saa føg det videre — standsede op igen — og saaledes fortsatte det i det uendelige. Den ene Sandbølge afløste den anden — tættere og tættere fulgte de. Hele Stranden var én bløgende Bevægelse. Det var Havet paa en anden Maade.

Inde mellem Klitterne arbejdede en Skikkelse sig

møjsommeligt gennem Sandflugten. Snart sank han dybt ned i det løse Flyvesand, snart skred han med det — eller snublede i det lange, indfiltrede Marehalm; men ufortrødent fortsatte han sin besværlige March med det vaade Tøj slaskende om Kroppen. Erik Malm havde med Forsæt valgt denne næsten ufremkommelige Vej. Her gik han ubemærket.

Nede paa Stranden stod den gamle Ole Vibe alene tilbage. Vand og Sand røg ham om Ørene, uden at han ænsede det. Han lignede godt nok Havmanden, som han stod der midt i Uvejret og smaasnakkede med sig selv. Ole Vibe tænkte altid højt, naar Stormen tudede ham Ørene fulde. Nu tænkte han paa den hovmodige Konsul, der aldrig havde et godt Ord tilovers for nogen. Og han tænkte paa Erik Malm — og paa sin gamle Skibskammerat Peter, som han for snart en Menneskealder siden havde sejlet sammen med paa Varmen. Han hed ogsaa Malm; men derfor var det jo ikke sikkert, de var af samme Familie. Og dog — der var noget i den unge Mands Væsen, der bestandigt mindede ham om den fordums Ven.

En Dampers ængstelige Tuden rev Havmanden ud af sine Betragtninger. Nok et langt Stød i Fløjten — et til. Den blev ved — med korte Mellemlum. Lyden trak sydover.

Ole Vibe lyttede og vejrede som en Sporhund.

„Han er noget nærgaaende, den Fyr,“ mumlede han. „Var jeg i hans Sted, vilde jeg holde mere vestlig. Revlerne flytter sig ikke, selv om han tuder nok saa meget.“

Saa travede han langs med Stranden — sydover. Det var rigtigt Strandingsvejr. (Fortsættes i næste Nummer)



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

**C. B. HANSENS ETABL.**

Paa Grund af Saneringen er vi flyttet  
til

**BREDGADE 32**

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

*Svendborg*  
**Skibsværft A/S**

Telf. 269 (2 L)

DAMPSKIBSSELSKABET

**TORM**



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

**A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN**

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

**HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN**

*Deres*

**Bankforretninger**

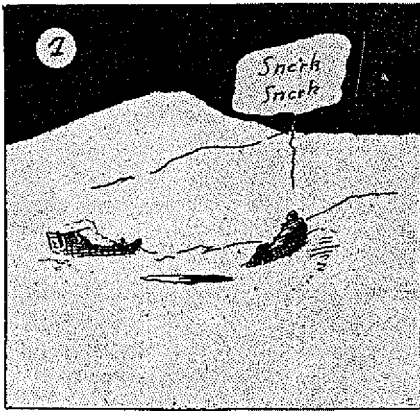
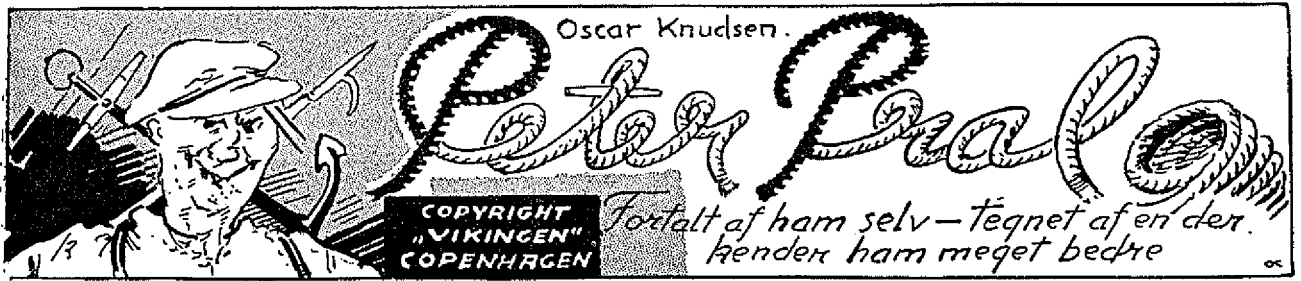


ordnes hurtigt og sikkert af vort  
Hovedkontor, Holmens Kanal 2,  
Central 8600

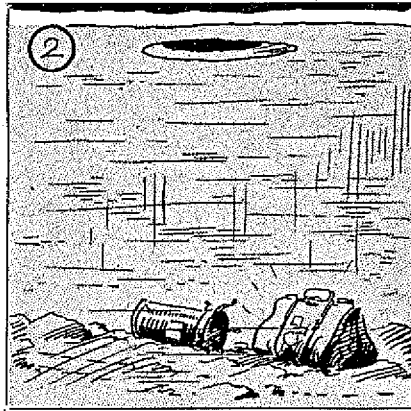
34 Afdelinger i København og Omegn

52 Filialer og Kontorer i Provinsen

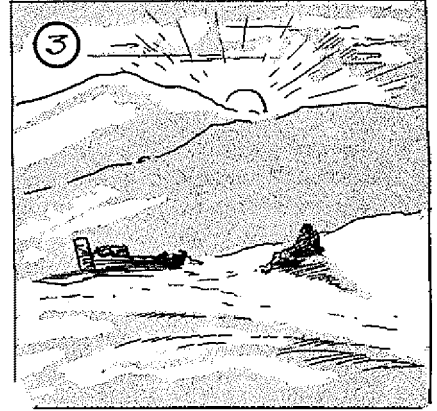
**HANDELSBANKEN**



De husker fra sidst, at Petroleumsovnene og Kufferten med „Sne Services“ Penge var forsvundet i Smeltehullet i Isen, og at jeg sov videre — uden at ane noget derom. De mente, at jeg kunde fiske Grejerne op næste Morgen, og jeg sagde, at der fik De vist en Lang Næse — og det stemmer.



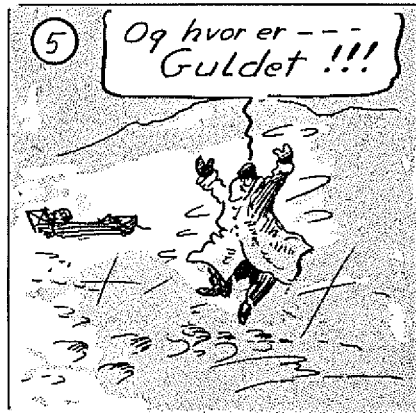
Ovnene var jo nemlig slukket, da den havde smeltet sig igennem Isen. Og som Folge deraf afgav den ikke mere Varme. — Forstaaet? — nu laa hele Herligheden paa Bunden af Yukanfloden, og den frygtelige Polarkulde — —



— fros hurtigt Hullet i Isen til igen. Da Solen næste Morgen stod op over Sneurkerne, var der ikke Spor af Hul at se og altsaa heller ikke nogen Ovn eller Pengekuffert. Nu har De maaske opfattet Situationens Alvor.



Da jeg vaagnede, var jeg først ikke klar over, hvor jeg var — —



— — og et Øjeblik efter var jeg heller ikke klar over, hvor Guldet var — — Tablaun. — — En Klap faldt ned — — var jeg blevet gal?



Som en vanvittig famlede jeg omkring i det hvide Helvede (dette Udtryk er ikke mit eget, men laant fra Pearys Bog „No man on the pole“, 1884. London). Timerne gik. Og til sidst syntes jeg at se Pengeposerne danse i Luften foran mig. Jeg var blevet grebet af en Slags Anti-Tropekulder.



Saaledes fandt et Par brave Polsjagere mig, just da Solen var ved at synke. De forta te mig senere, at jeg ravede rundt i Sneen som en gal Mand og raabte op om Guldstav i Poser — som et lalende Barn.



Jeg tilhød dem en kongelig Dusør for at hjælpe mig at lede — — Men de ansaa mig for vanvittig. Der var jo intet Spor at se til nogen Kuffert eller Poser med Guldstav. — — Polarvanvid — — Succesklub — — in seende om.



Paa min Slæde bragte de mig til en Handelsstation længere syd paa — — jeg husker intet derom selv. Markedet havde sænket sig — Jerntæppet var knaldet i.

# Kongelige Yachter

OG

Ved O. BENZON

# Kongelige Yachtsmænd

**G**EORG IV blev Medlem af Yachtklubben i Cowes 1817 og gav den i 1820 Prædikatet „Kongelig“. Klubbens Navn er nu „Royal Yacht Squadron“, og dette fik den i 1833 af William IV, der interesserede sig en Del for Kapsejlads, selv om man ikke har nogen Optegnelse om, at han deltog aktivt i Kapsejladser. William IV var Medlem af Royal Yacht Squadron i sin Regeringstid fra 1830—1837, og siden hans Tid har alle engelske Regenter været Medlemmer, ligesom de øvrige Medlemmer af Kongefamilien var Medlemmer. De Forandringer, der har fundet Sted i Sejlsporten, siden det første kongelige Medlem af en Yachtklub, i Georg IV's Person, skrev Brevet til Yachtsmændene i Cowes, hvori han fremsatte Ønsket om at blive optaget som Medlem i Klubben, har været legio.

Paa Kong Georg's Tid var Lystsejladser en kongelig Luksus, som Folk smilede af, og Bevillingsmyndighederne betragtede med Uvilje. Da Georg IV som Regent med „Royal Georg“ foretog en Sejlur tværs over Kanalen, der varede en halv Snes Timer, blev han haanet i Pressen, og der blev gjort Nar ad hans Dristighed. Journalisterne paa hans Tid skrev mere om, hvad han spiste og drak ombord, end hvor han sejlede, og det var maaske det vigtigste for dem at holde Publikum underrettet herom.

Den længste Tur Kongen foretog paa sin Yacht, var i 1820, da han i September Maaned aflagde et officielt Besøg i Skotland. Ledsaget af en Eskadre Krigsskibe bragte „Royal Georg“ Kongen fra Greenwich til Skotland og tilbage uden noget Uheld. Kong Georgs Yacht overlevede ham i mange Aar, for i over 50 Aar efter at Dampen var taget i Brug i kongelige Yachter, laa

den oplagt i Portsmouth og blev først hugget op i 1906. Dens 89 Aar gamle Skrog var endnu friskt og godt og var fastboltet med et aldeles overvældende Antal Kobberbolte. Den eksisterede under 5 Regenter og blev brugt af 4: i Georg III's Regering, hvori den blev bygget, i Georg IV, William IV og Dronning Victorias Regering.

Kong William brugte kun „Royal Georg“ nogle faa Gange for kortere Rejser og Flaaderevy ved Spithead; og da Dronning Victoria kom paa Tronen, laa Yachten sammen med den ældre *Royal Sovereign*, oplagt ved Orlogsværftet i Portsmouth.

Da Dronning Victoria i 1842 skulde aflægge Besøg i Skotland, valgte man „Royal Georg“ som det mest passende Fartøj til hendes Rejse til Skotland, og Fartøjet fik derfor et gennemgribende Eftersyn i Foraaret 1842.

Medens „Royal Georg“ blev efterset, brage Bladene en Beskrivelse af Yachtens Kahytter og Indretning, der ifølge Datidens Mening var meget elegante:

„Salonen er overordentlig pragtfuld, med forgyldte Billedskærerarbejder, der gør et behageligt Indtryk. Den faar Lys gennem 5 Vinduer i Agterspejlet og to paa hver Side, alle af fineste Spejlglas. Rundt Siderne er der anbragt Ottomaner og Sofaer, og disse sidste kan omdannes til Senge. Forgyldte Stænger, der synes at understøtte Billederne paa Væggen, bærer Gardinerne, der om Natten lukker Sengen af fra Kahytten.

Nær ved Vinduerne i Agterspejlet staar der en smuk Ovn af Messing, udført i Form af en Vase, hvorfra Røgen trækker bort bag Risten og træder ud i det fri et andet Sted i Fartøjet. I Nicher er der ind-

**A/S MONTANA** *Kul, Koks,  
Cinders*  
Telefon 9246

**EINAR SCHMITH**

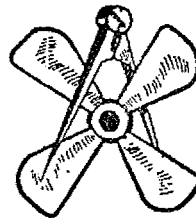
BEFRAGTING & KLARERING

AMALIEGADE 13 - KØBENHAVN - TEL. FALÆ 8316

**D/S PACIFIC**

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248



**KØBENHAVNS MASKINSKOLE**

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven  
Den kommunale Elektroinstallatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

rettet Bogskabe. Gulvet er dækket af et tykt Brysseler-tæppe i et diskret Mønster, og midt paa Gulvet staar et pragtfuldt rundt Mahognibord.

Det kongelige Soveværelse var meget lyst og luftigt, og Spisesalonen, hvor man kan tænke sig, at George IV har tilbragt mange fornøjelige Timer, bragte en Indtrykket af Hygge.

Dronningen fandt, at hendes Forgængers Smag med Hensyn til Udstyret i Salonen var noget anderledes end hendes, og hun forlangte, at alle Spejlene, hvormed alle Dørene i Salonen var beklædt, skulde blændes, saaledes at ikke de Tilstedeværendes mindste Bevægelse skulde genspejles fra alle Sider."

En Notits om Fartøjets Udseende udvendig siger:

„Dækket holdes smukt hvidt, og Naaderne er fyldt med en hvid Masse, der stadig er haard og ikke vil tilsmudse selv den fineste Sko. Nathuset er formet som en Lygte og afsluttes foroven af en Kongekrone. Udvendig paa Agterspejlet var det kongelige Vaabenskjold anbragt, smukt udskåret og forgyldt."

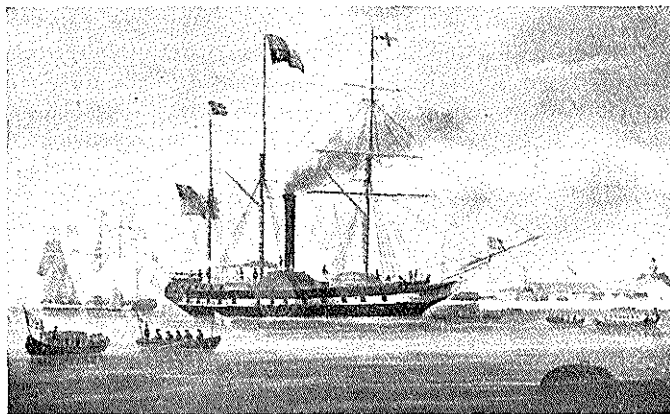
Rejsen til Skotland i de sidste Dage af August 1842 blev omhyggeligt beskrevet i Pressen, og Afsejlingen fra Themsen skete paa Slæb af en Slæbebaad, eskorteret af Danpskibene „Shearwater“, „Salamander“, „Lightning“, „Black Eagle“, „Rhodamantus“ og „Fearless“. Ved Nore afgav en Flaadefdeling og „adskillige Yachter fra Royal Yacht Squadron“, Kongesalut.

Her blev „Royal George“ taget paa Slæb af Dampskibene „Shearwater“ og „Blark Eagle“. Vejret var fint og Havet stille under største Delen af Turen, der omtales i Datidens Aviser i et meget blomstrende Sprog, kun med Udadelelse af den ikke uvigtige Omstændighed, at den var dræbende langsom. Slæbningen af „Royal George“ var næsten mere, end de to Hjuldampere kunde magte, og Eskadren brugte 3 Dage til at naa Firth of Forth. Dronningen fandt Rejsen kedelig, hvad Indførsler i hendes Dagbog viser, og saa var hun tillige søsyg og tilbragte den meste Tid paa Dækket hvilende paa en Divan.

Om Morgenen den 30. August paa Rejsens anden Dag skriver hun i sin Dagbog: „Erfarer til vor store Ærgrelse, at vi kun er avanceret 58 Miles siden Kl. 8 i Gaar Aftes. Søen var meget urolig henimod Aften.“ Den næste Dag skriver hun: „Klokken fem i Morges hørte vi til vor store Ærgrelse, at vi kun har gjort 3 Knob i Timen i Løbet af Natten.“ Den 1. September staar der: „Et Kvarter i et hørte vi Ankeret gaa, en velkommen Lyd.“

En hurtiggaende Passagerdamper blev charteret til at føre Dronningen tilbage til England. Dronningens Erfaringer fra den langsomme og kedelige Rejse til Skotland førte til, at hun gav Ordre til, at der skulde bygges en kongelig Dampyacht. At Interessen for at

bygge en saadan Konge-Yacht var stor hos alle, der havde noget med den at gøre, ses bedst deraf, at ikke to Maaneder efter Dronningens Hjemkomst blev Kølen til den nye Yacht, den første „Victoria og Albert“, lagt den 9. November 1842 i Pembroke. Yachten løb af Stabelen den 26. April 1843. Dens Hovedmaal var følgende: L. o. A.: 225 Fod, L. p. D.: 205 Fod, mellem Perpendikularerne: 200 Fod, Længde paa Køl for Tonnagemaal: 181 Fod 2 Tommer, Bredde over Hjulkasserne: 59 Fod, for Tonnagemaal: 33 Fod, Bredde paa Spant: 31 Fod 11 Tommer, Dybde i Rummet 22 Fod, og den var paa 1049 Tons. Den havde 1 Skorsten og ingen Dækshus. Skroget var delt i 4 vandtætte Rum. Fartøjet var bygget i Henhold til Flaadens Traditioner, hvor der ikke blev sparet paa Materialerne, hvad der fremgaar af Beskrivelsen af Klædningen, der var i 3 Lag:



Passagerdamperen, der førte Dronning Victoria tilbage til London fra Edinburg i 1842 kommende til Ankers udfor Woolwich.

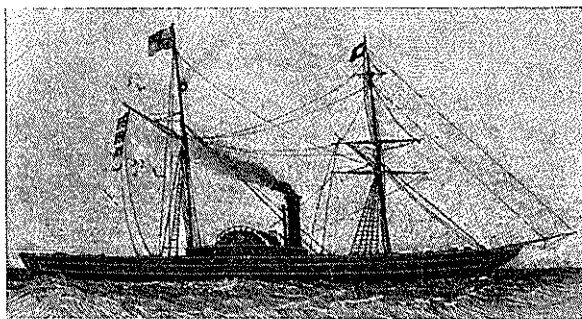
„De første to Lag er af Eg og  $1\frac{3}{4}$  tykke og ligger diagonalt over hinanden i en Vinkel paa  $45^\circ$ . De udvendige Planker er af Lærk, 3 Tommer tykke, og de løber langskibs, d. v. s. de følger Fartøjets Spring, og det hele er forbundet med vertikale og diagonale Jern-Baad. Mellem hvert Lag Planker ligger et Lag tykt Tjærefilt, og Fartøjet kan derfor ikke lække eller blive fugtigt indvendig.“

Dronningens Opholdsrum var Agter, og her fulgte man Traditionen fra Sejlskibenes Tid, Spisesalonen var anbragt i Agterenden; de blev beskrevet saaledes:

„De kongelige Opholdsrum bestaar af Spisesalonen, Salonen, Sove- og Paaklædningsværelser. Spisesalonen optager Agterskibet i hele dets Bredde og faar Lys gennem Vinduer i Hækken, Vinduer i Siden og et Skylight. Den er 20 Fod lang, 22 Fod bred, og der er en fri Højde under Dæksbjælkerne paa 7 Fod 7 Tommer. Panelerne er mørke med forgyldte Ornamentter. Sofaer (med Skuffer under) var anbragt rundt Agterkant af Kahytten. Stolene er Mahognistole bestrukt med grønt Saffian; en af dem er forsynet med Messingkugler og Pigge under Stolebenene, saaledes at den ikke kan glide, staar altid i Styrbords Side og er bestemt for Dronningen. Et rundt Bord, der kan trækkes ud, saaledes at der kan sidde 18 Personer ved det, staar midt paa Gulvet under Skylightet. Elfenbens Haandtag er anbragt langs Siderne til Støtte, naar Fartøjet bevæger sig i Søen, samt et Antal Klokkestrengte med Elfenbenshaandtag mærkede: „Kammerpager, Børneværelse etc. Rorbønden er hvidlakeret med forgyldte Ornamentter. Gulvet er dækket af et Brysselertæppe. Næsten alt Inventaret er fra „Royal George“. Midt i Skodtet paa Kahyttens Forkant er der en Fløjdør ud til en Midterkorridor, der fører hen til Trappen, der fører op til Dækket. Paa Bagbordsside af denne Passage er Salonen, der er 24 Fod lang, 12 Fod 6 Tommer bred og med en fri Højde under Dæksbjælkerne paa 7 Fod 7 Tommer. Panelerne er malet lilla med forgyldte Li-

ster. Der er tre Vinduer i Siden, og den faar ogsaa Lys gennem Dæksglas. Stolene kan klappes sammen, der siges, at det er George IV, der har fundet paa disse. Et rundt Bord staar midt i Salonen og en Buffet paa Siden, og de har begge en Messingkant om Kanten af Bordpladerne, for at Ting anbragt paa dem ikke skal falde ned, naar Fartøjet arbejder i Søen. To smukke og magelige Lænestole staar bag Bordet og en Sofa paa hver Side. Op mod Skibssiden staar et Piano, og et Brysselertæppe dækker hele Gulvet. Skodderne og Siderne er fyldt med Kork for at holde Støjen fra Maskinerne ud, og i Fodpanelet er der anbragt Zinkriste for at fremme Ventilationen. Grønne Silkegardiner til at trække for Vinduerne er anbragt for disse paa svære forgyldte Stænger. Et lille Anretterværelse skiller Salonen fra Spisesalonen. paa Styrbords Side af Gangen lige overfor Salonen er de kongelige Soveværelser og Paaklædningsværelser. Det var i Salonen, at Dronningen modtog Louis Philippe, Frankrigs Konge“.

„Victoria og Albert“ opnaaede en Fart af 12 Sømil i Timen og var et udmærket Fartøj. Dronningen brugte den meget og foretog adskillige lange Rejser i den. Da hun for anden Gang var i Skotland i 1844, glemte hun helt Ubehagelighederne fra sin første Rejse med „Royal George“ for den store Behagelighed nu at komme hurtigt frem paa sin nye Dampyacht. Det kongelige Besøg i Irland i 1849 blev foretaget med „Victoria og Albert“, og Dronningen havde sine Børn med. I 1851 saa Dronningen fra „Victoria og Albert“ Skonnerten „America“ passere Maallinien som Sejrherr over en hel Flaade engelske Yachter. I 1855 var „Victoria og Albert“ blevet for lille til Dronningens Brug, og et



„Victoria og Albert“. Bygget 1842.  
Den første kongelige Dampyacht.

større Fartøj blev bygget og fik det gamle Fartøjs Navn, medens dette fik Navnet „Windsor Castle“ og overførtes til Flaadelisten.

Den nye „Victoria og Albert“ var en meget stor Forbedring af den gamle Yacht og var næsten en Trediedel større end denne. Den var af følgende Dimensioner: L. o. a. 336 Fod; Skrogets Bredde var 40 Fod 3 Tommer, Bredde over

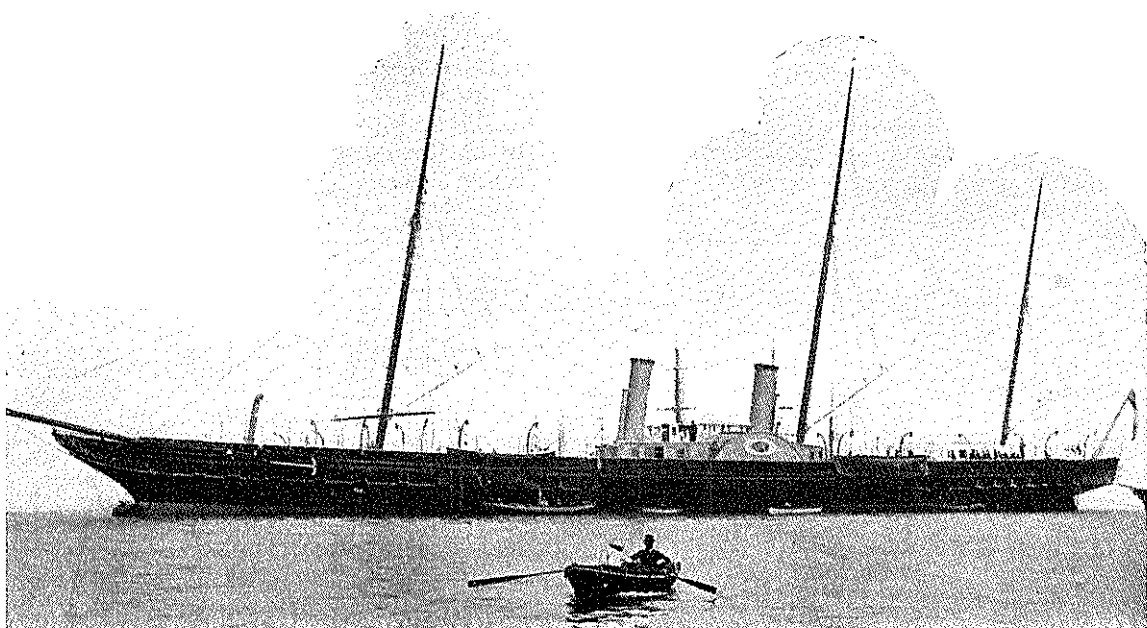
Hjulkasserne 66 Fod 6 Tommer og Dybde i Rummet 24 Fod. Den blev bygget af Mahogni og Teak og løb af Stabelen den 16. Januar 1855 og opnaaede paa Prøveturen en Fart af 15 Knob med 600 I. H. K.

Indretningen var bedre end i den gamle Yacht, her forlod man nu den gamle Sejskibstradition at have Spisesalonen i Agterenden, idet man indrettede den i et Dækshus, hvor man fik en Salon paa 24 Fod lang og 17 Fod bred.

Dronningens Værelse under Dæk var 19×14 Fod. Som Tilfældet var med den første „Victoria og Albert“ blev Udstyret valgt af Prinsgemalen, der bedre end nogen anden kendte Dronningens Smag. I det nye Fartøj var der lagt mere Vægt paa Skolestuen og Børneværelset end i det gamle Fartøj, ligesom Musiksalonen blev udstyret med stor Smag, altsamtn nogle, der var nødvendigt, da den kongelige Familie var blevet større, hvad der medførte Bygningen af det nye Fartøj. Udstyret var smagfuldt, og Væggene i Dronningens Soveværelse var beklædt med creamgult Sirts med paatrykte Mosroser, og de øvrige private Opholdsrum var dekoreret paa samme smagfulde Maade.

Dronning Victoria benyttede denne Yacht hvert Aar i over 40 Aar.

I 1863 beordrede Dronningen Bygningen af en



„Victoria og Albert“. 1855. Dronning Victoria benyttede den hvert Aar i over 40 Aar.

Dampyacht, mindre en Kongeyachten, der skulde bruges til at sætte Kongefamilien og Gæster fra Portsmouth over til Cowes. Dette Fartøj fik Navnet „*Alberta*“ og var en Hjuldamper, 179 Fod lang og 22 Fod 8 Tommer bred og løb 14 Knob, og den blev benyttet indtil 1901.

Det er ikke muligt i Detailler at omtale den anden „*Victoria og Albert*“s lange Tjeneste som den mest omtalte af kongelige Damp-Yachter, og paa denne veltjente Yacht tilbragte Dronning Victoria nogle af sine lykkeligste Timer. Paa sin Yacht opnaede hun det, der er vanskeligt for fyrstelige Personer at opnaa, nemlig Fred og Frihed for nysgerrige Blikke. Her var hun som nygift og senere sammen med sin Mand og sine Børn lykkelig, altid først Hustru og Moder og kun Dronning, naar Kongesalutten tordnede fra Krigsskibe, og Flagene sænkede sig i Ærbødighed for Englands Dronning.

Mod Slutningen af Dronning Victoria's Regering blev den gamle Hjuldamper „*Victoria og Albert*“ anset for at være for gammeldags og ikke repræsentativ nok til stadig at tjene som Kongeyacht, og et større og mere elegant Fartøj blev bygget til Dronningen paa Orlogsværftet i Pembroke.

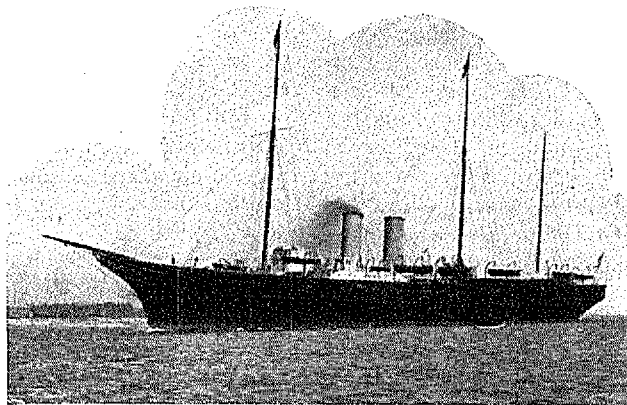
Denne Yacht, den 3die „*Victoria og Albert*“, var konstrueret af Sir W. H. White. Kølen blev lagt den 12. December 1897 og den løb af Stabelen den 9. Maj 1899. Den blev bygget af Staal og forhudet med Træ og havde følgende Dimensioner: L. o. a. 439 Fod, Bredde 50,3 Fod og med et Dybgaende paa 18 Fod. Den havde et Deplacement paa 4700 Tons, var forsynet med 2 Skruer og Maskiner paa 11.000 HK. Hver Maskine med tilhørende Kedelanlæg var anbragt i hver sin vandtætte Afdeling mellem Staalskodder. Den elektriske Installation var meget omfattende og leverede Lys overalt i hele Skibet og Varme overalt i de kongelige Gemakker og til Elevatorerne. Den havde et Dæk mere end den Yacht, den skulde afløse, 19 Fods Fri-bord, hvorover der var en tung Overbygning, bl. a. et Dækshus 180 Fod langt, hvori der var en Spisesalon med Plads til 50 Personer, Rygesalon og Modtagelsessaloner.

I Dekorationerne paa Stævn og Spejl blev for første Gang paa en Kongeyacht anvendt Wales' Nationalblomst, den beskedne, men udmærkede Porre, sammen med Englands Rose, Skotlands Tidsel og Irlands Kløverblad, der var sammenarbejdet som en Blomsterdekoration paa begge Sider af et Skjold med Kongeflaget med Krone over som Galionsfigur. Paa Spejlet over Rigsvaabnet var der anbragt en Medaillon med Indiens Motto: „Himlens Lys var Fører“, og det hele var omgivet af en Krans af Egeblade.

Da Dronning Victoria ønskede Ro og Stilhed i de kongelige Opholdsrum, var Dækshuset og Skodder i disse lavet meget svære, af tunge Træsorter som Ma-

hogni og Teak, og denne Vægt tilligemed anden svær Bovenvægt, altsammen paa et højtliggende Tyngdepunkt, var for meget for et Undervandsskrog, der var ualmindeligt skarpt for at opnaa Fart, og Resultatet blev manglende Stabilitet, hvad der fik Yachten til at krænke saa stærkt over, da Vandet blev lukket ind i Dokken, hvori den var blevet bygget, at havde det ikke været, at den var blevet bygget i denne, vilde den være væltet. Store Forandringer blev foretaget, bl. a. paa Master, Skorstene og Dækshusene, der blev gjort lavere, ligesom Paasætning af Slingrekøle og mange Tons indvendig Ballast gav den tilsidst den nødvendige Stabilitet, men den ønskede Fart af 20 Knob naaede den aldrig, og den kostede £ 600.000 over det dobbelte af, hvad den var kalkuleret til.

Sir W. H. White tog sin Afsked som Chefs-Konstruktør i den engelske Marine efter denne lidt uheldige Affære, skønt han vel ikke personlig var ansvarlig for Fadæsen, men han tog Konsekvenserne af sine Undergivnes Fejl og gik. Yachten blev taget i Brug i 1901, og den højste Kommando den 23. Juli.



„*Victoria og Albert*“. 1899. Englands Kongeyacht.

Før den blev færdig, havde Dronning Victoria nedlagt Septeret, og det var derfor kun rimeligt, at hendes gamle veltjente Yacht „*Victoria og Albert*“, Nummer 2 af dette Navn, forblev under Kommando, til Nationen havde vist hende den sidste Ære. Det gamle Fartøjs sidste Rejse var den Eftermiddag i Februar 1901, da den med Kong Edward d. VII ombord fulgte i Kølvanet paa „*Alberta*“, da den førte Dronningen paa hendes sidste Rejse fra Wight til Portsmouth. Den blev efter Kongens Ønske hugget op i 1904 paa Værftet i Portsmouth, og Træet blev brændt for ikke at falde i Hænderne paa Souvenirjægere. De Victorianske Yachter spændte over hele det Tidsrum, hvori Dampkraftens praktiske Anvendelse blev udformet lige fra Hjuldamperne til Turbineskibe. Dronning Victoria havde den første kongelige Dampyacht, og Edward d. VII havde den første Kongeyacht drevet af Turbiner. Dette Fartøj var „*Alexandra*“, bygget hos Firmaet A. & J. Inglis, Pointhouse, Glasgow.

Fortsættes i næste Nummer.

## Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

### Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning efteres. Kuponsudbytte Indsendes paa Konto.

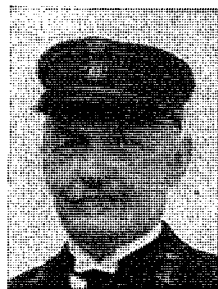
### Indtægtsforvaltning

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

Vejledning udleveres fra Kontoret

**Niels Hemmingsensgade 24**

# Den gamle Havnefoged Chr. Outzen fortæller —!



Havnefoged i Sydhavnen, Chr. Outzen, ved sin Afgang i 1930.

Af de rigtige Søfolk fra de gamle Sejlskibes Tid er der ikke mange tilbage. „Vikingen“ har derfor aflagt Besøg hos fbr. Havnefoged Chr. Outzen for at lade ham fortælle om sit lange Sømands-Liv, der førte ham Jorden rundt et Par Gange, førte ham ind i en fleraarig Sejlads med engelske Skibe, lod ham gaa i Land i Australien, hvor han i 4 Aar bl. a. beskæftigede sig med Skov-, Guldmine- og Landbrugsarbejde for tilsidst over Stillingen som Styrmand at lade ham ende som Havne-Assistent og -Foged i Københavns Havn, inden han i 1930 blev tvunget til at lægge op for stedse.

Ved

CARL ØSTEN

(Fortsat)

## 30 Dampere forcerer paa een Gang Isbæltet udfør Libau.

INDEN „Vendsyssel“ under den haarde Vinter i 1893 skulde afgaa fra England til Libau paa sin sædvanlige Rute, fik vi Ordre til at søge ind til Christianssand, da de danske Bælter og Sunde var ufremkommelige paa Grund af Is. Der var nemlig endnu ikke noget, der hed Isbrydere. Vi maatte blive liggende i Christianssand i 6 Uger sammen med en Mængde andre Skibe, der skulde til Østersøen, inden Kaptajnen mente, at Tiden var inde til at forsøge Rejsen ned gennem Storebælt. Vi ankom ogsaa uden Forhindringer til Rheden paa Libau, hvor vi maatte ankre, da Havnen ikke kunde forceres paa Grund af Isen. En Tid lang forsøgte vi hver Dag med „Frem“ og „Bak“, men uden Resultat, og om Aftenen maatte vi gaa ud og ankre op i Grødisen. Efterhaanden havde der vel samlet sig en tredive Dampskibe paa Rheden, der alle skulde i Havn. Fra Lodsdamperen, der laa inde ved Havnemolen, signaleredes der en Dag, at Lodsstyrelsen ikke vilde sende Lodse ombord, da det kunde befrygtes, at Isen vilde komme i Drift og føre Skibene langt til Søs. Derimod skulde Skibene forsøge at forcere Isen ind til Lodsdamperen. Og saa en Morgen var det, som om alle Kaptajnerne var blevet enige om, at de vilde forsøge at komme i Havn. Alle som een styrede de mod det lille Punkt, som Lodsdamperen frembød, og man kan let forestille sig de mange Havarier i Form af Buler i Skibssiderne og Ødelæggelse af Gelændere, som opstod, idet Skibene uvægerlig maatte kollideres med hinanden under denne Manøvre. „Vendsyssel“ kom ogsaa til at lave Ravage, eftersom en Isflage drejede den Styrbord over, saa at vi løb med Stævnen et Par Fod ind i en anden dansk Damper, „Volmer“.

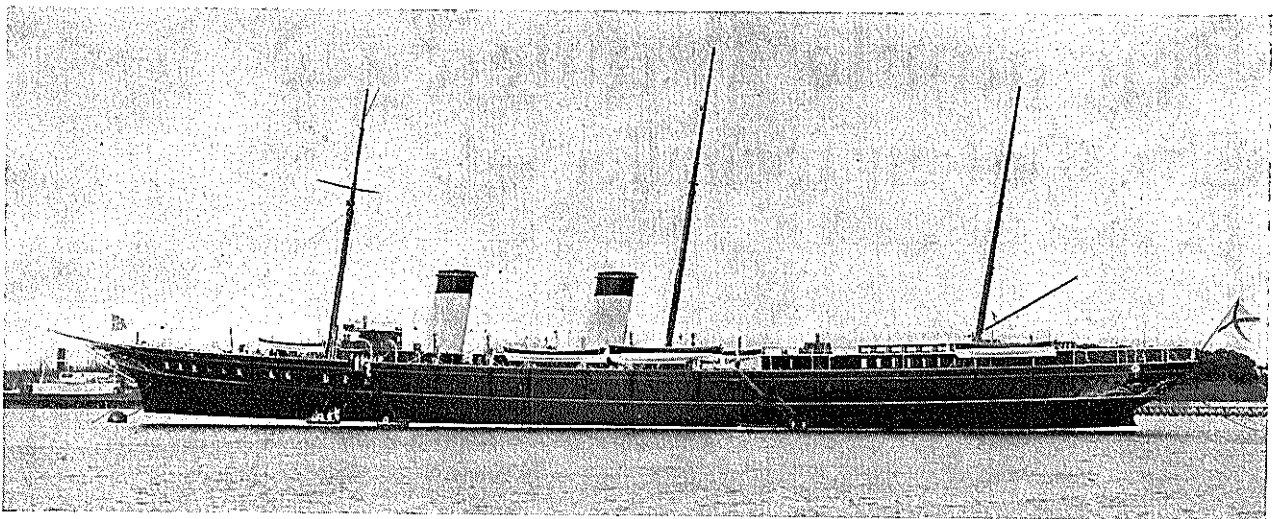
## En Sø i Nordsøen raserer Agterdækket paa „Vendsyssel“.

I de 5 Aar, som jeg var ombord paa „Vendsyssel“, tog den, der iøvrigt var et godt Søskib, kun een eneste Gang en svær Sø ombord, men det var ogsaa en Sø, som nær havde taget alt paa Dækket udenbords. Vi befandt os paa en af Rejserne fra København til London. Det blæste en haard Storm, og vi lænsede med Vinden paa Laaringen. Jeg havde Hundevagten, og lige inden min Afløsning havde Kaptajnen gennem

Talerøret fra Bestiklukafet spurgt mig, hvorledes Skibet gik i Søen, hvortil jeg svarede, at det kunde tage en svær Sø over sig naarsomhelst. Efter at 1. Styrmand havde afløst mig, og jeg var gaaet til Køjs, hørte jeg, lige inden jeg sov ind, at man satte Stagfok og Storestagsejl, hvorefter det forekom mig, som om Skibet laa mere dødt i Søen. Saa ved 5-Tiden blev jeg purret af 1ste Maskinmester, der raabte: „Kom op, Huset er slaaet overbord.“ Jeg kunde ikke rigtig forstaa hans Ordre om, at jeg skulde purre for den Bagatel, eftersom jeg ved Huset forstod W. C. et henne paa Fordækket, og eftersom denne Benævnelse altid brugtes af ham, der var Jyde. Men da jeg saa kom op paa Dækket, kunde jeg bedre forstaa, at Kaptajnen havde ladet mig purre, for det var Teaktræshuset over Kahytten, der var slaaet overbord, samt Gaasestien med vore Julegæs. Endvidere var 2 Baade, Rattet, Kompas-huset agter og Skylightet til Kahytten sønderslaaet. Bomdirken paa Storbommen var slaaet over, og da Bommen faldt ned paa Gelænderet, raserede den dette. Kahytten var fuld af Vand, og det var et Held, at Restauratøren og Kokken lige var gaaet hen i Kabysen, for ellers var de vel druknet eller blevet lem-læstede. Selve Agterdækket saa ud, som en Kanonsalve havde fejlet det rent. Jeg maa give Kaptajnen Ret i, at han syntes, at jeg havde et godt Sovehjerter, eftersom jeg ikke havde hørt Søen ramme Skibet. „Vendsyssel“ blev nu lagt op mod Søen med kun Styrefart, medens vi lænsede Kahytten for Vand og spigrede Presenninger over Hullet, hvor Huset havde staaet. Det var et ynkeligt Syn, „Vendsyssel“ frembød ved sin Ankomst til Millwall Dock. Vi kunde ikke engang hejse et Flag, da Søen ogsaa havde skyllet vor Flagkiste med sig.

## „Leopold II“s lange Rute.

I 1895 blev jeg overflyttet til Selskabets „Leopold II“, som paa den Tid var et af dets største Lastdampskibe, og som gik i Rute-fart mellem København, St. Petersborg (Leningrad), Antwerpen, Alger, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Konstantinopel, videre gennem Bosphorus op i Sortehavet, hvor det anløb Trapezunt, Samsun, Batum, Sevastopol, Novorossijsk, Odessa, samt gik paa enkelte Rejser op gennem en Flod til Nikolajeff, hvilket alt i alt var en interessant Rundrejse. „Leopold II“ var ogsaa et godt Søskib og førte



Russisk Kejseryacht „Standard“, som er bygget hos B. & W., i Københavns Havn, og som befordrede Czar Nicolai II hertil paa nogle enkelte Besøg.

endnu Mærsejl paa Fokkemasten. Disse gjorde dog nærmest kun Nytte ved at støtte Skibet imod Slingerage og gavnede ikke særligt i Fremdriften, undtagen naar Vinden var „Agten for Tværs“ med Kulingsvejr. Naar man sejlede paa Sortehavet, ydedes der et saakaldt „Sortehavs-Tillæg“, der for mig som 2den Styrmand udgjorde 10 Kr. maanedlig. Disse Penge betød saa meget i Værdi dengang, at jeg med denne Gageforhøjelse kunde tænke paa at gifte mig.

#### En Invitation til Londons „La morgue“.

I Slutningen af 1897 blev jeg udnævnt til Iste Styrmand med Tjeneste ombord i S/S „Dronning Lovisa“, der sejlede i Rute mellem København, Stettin og Gøteborg. Derefter sejlede jeg med „Minsk“ paa Ruten København, Stettin, Liverpool og Manchester og med „Frederik“ mellem København, Hull og Königsberg. I 1898, da jeg sejlede med S/S „Constantin“, som iøvrigt var et af Datidens mest hurtigsejlende Skibe, blev jeg under et Ophold i Millwall Dock i London anmodet af en Politiinspektør om at komme hen til „La morgue“ for at identificere en af de dertil indbragte Døde. Der var ikke fundet nogen Papirer paa Liget, derimod et Eksempplar af det nye Testamente paa et Sprog, som man ikke kendte. Efter at have set Testamentet mente jeg, at det var trykt paa Finsk, hvilket senere viste sig at stemme. Men jeg maa tilstaa, at mit Besøg paa dette „La morgue“, der den Dag rummede en halv Snæs Lig, som laa i Glaskister, ikke var nogen hyggelig Oplevelse for mig! — I min Samtale med Politidirektøren fandt jeg Anledning til at bemærke, at man aldrig mere hørte om „garotting“ i de halvmørke Gader ved Dokkerne, som var en almindelig Foreteelse, da jeg som ungt Menneske sejlede med Skibe fra London. „Garotting“ bestod i, at Søfolk med Penge paa Lommen eller velklædte Folk fra Byen kunde risikere at faa kastet en Lassoløkke om Halsen, naar de færdedes i de før nævnte mørke Gader, og derefter blive hevet ind i en Port og udplyndret. Politiinspektøren oplyste mig saa om, at efter Pryglestraffens Indførelse for denne Forbrydelse for nogle Aar siden var „garotting“ ganske ophørt.

#### Redning i Nordsøen af 4 Mand fra en Kuf.

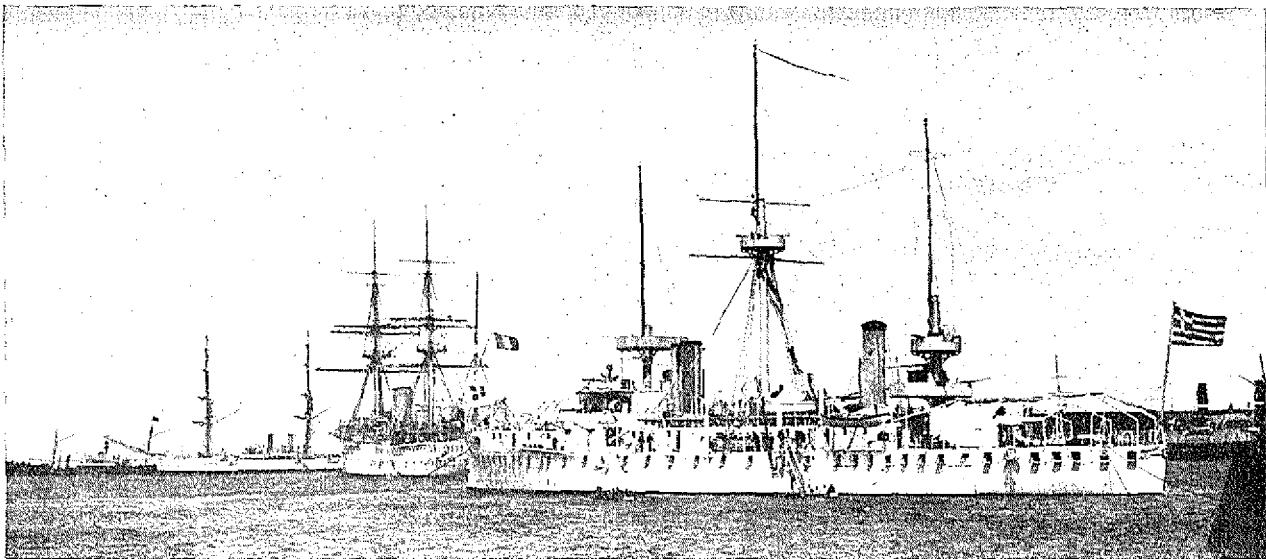
I April 1898, da vi med „Constantin“ var undervejs

fra London til København, saa jeg fra Kommandobroen en tysk Kuf med Nødfalg oppe. Den hed „Helene“ og var hjemmehørende i Greetziel. Straks kaldte jeg paa Kaptajnen, som mente, at det ikke vilde være muligt at bringe nogen af Redningsbaadene, som var placeret midtskibs, i Søen og bort fra Skibssiden i hel Tilstand, da det blæste en stiv Kuling med meget høj og urolig Sø. Vi blev derfor enige om at benytte en af de mindre Baade, der var placeret paa Skibets Laaring, hvor der var mindst Søgang, men samtidig forlangte Kaptajnen frivillig Besætning, da han paa Grund af den med Redningsaktionen forbundne Fare ikke vilde beordre Besætning i Baaden. Men det skal siges til Besætningens Ros, at de alle meldte sig frivillig, jeg selvfølgelig ogsaa. Jeg udvalgte saa 3 af Matroserne og gik selv i Baaden for at styre den. Da vi naaede hen til Kuffen, styrede jeg i Læ af den og lagde Agterenden ind imod den samtidig med, at jeg gav Matroserne Ordre til at skodde ind imod Kuffen, men at de skulde være klar til at ro væk, dersom en Sø slog os ind mod Kuffen. Heldet var med os, vi fik reddet Kuffens 4 Mands Besætning og bragt dem ombord i „Constantin“, ligeledes ogsaa vor Baad i nogenlunde hel Tilstand. — Skibets Kaptajn, Bønnelycke, indberettede Redningen til Selskabet, som maa have gjort Indberetning til de tyske Myndigheder, for Året efter, da jeg var blevet Havneassistent, kom Havnekaptajnen og overrakte mig et Guldur fra den tyske Regering. —

#### Manco i Cognacs-Kasserne i La Pallice.

S/S „Kursk“, som jeg sejlede med nogle Maaneder i 1898 og -99, anløb Southampton, Bordeaux, La Pallice, Nantes, Stettin og Frederiksstad. I La Pallice kompletterede vi i Reglen Indladningen med Cognac, Likører og Vine, hvoraf der tit var stjaalet noget, især den finere Cognac, hvilket viste sig ved Udlosningen med paafølgende Vejning. Imod disse Tyverier, som havde staaet paa, længe inden jeg kom ombord, engagerede Selskabet en fhv. Politibetjent til at være Dektiv paa en Rejse med Skibet. Men han kunde ikke opdaage noget, saa om Tyverierne fandt Sted i Jernbanevognene til Ladestedet, i Lasten ved Stuvningen eller ved Udlosningen blev vist aldrig opklaret. Man kunde selvfølgelig sikre sig ved at lade Kasserne veje





Et meget interessant Billede fra Københavns Havn 1902. Forrest ligger det græske Panserskib „Pzora“, derefter det franske Kadetskib „Duquay Trouin“ og det argentinske Skoleskib „Presidente Sarmiento“.

inden Ladningen, men dette vilde tage for megen Tid. Og for Styrmanden var det umuligt at passe effektivt paa i alle Lastrum, naar der samtidig blev indladet i 3 à 4 Luger. Saa satte man en Matros som Vagtsmand i hvert Lastrum, men de opdagede heller ikke nogen Tyverier. —

„— — nogle af mine bageste Ribben var brækket“.

„Constantin“s Kaptajn havde et daarligt Helbred, og da vi en Eftermiddag fuldtlastet afgik fra La Pallice, gik han efter at have kvitteret Lødsen til Køjs. I Løbet af Natten blæste det op til en Nordvest-Storm, og da Søen efterhaanden blev meget høj, lagde vi Skibet op imod Søen med langsom Fart for at undgaa at faa svære Søer over, især da Skibet var haardt lastet og havde Stordækket — det saakaldte „Druknehul“ — stuvet fuldt med Tønder med Harpiks og Jerntromler med Terpentin. Efter at jeg havde haft Hundevagt, var jeg igen paa Broen Kl. 8 for at afløse 2den Styrmand, som havde beordret „Halv Kraft“, da Skibet ikke kunde styres med „Langsom“. Da Skibet næsten hele Tiden satte Stævnen under Vand, varskoede jeg om at faa taget nogle Omdrejninger fra, da der jo er megen forskellig Fart mellem „Halv Kraft“ og „Langsom“. Herefter gik Skibet jævnt godt et Par Timer, indtil der ved 10-Tiden vist sig en høj Sø, stejl som en Væg, paa Styrbords Bov. Om Rorsmanden har været uagtsom og giret med Skibet, eller det var en saakaldt „forkert Sø“, der nu brød ind over Broen med vældig Kraft, ved jeg ikke. Lige et Øjeblik forinden havde jeg faaet raabt til Rorsmanden om at holde sig fast. Han reddede sig ved at klamre sig til Rattet, medens jeg, som

stod paa Bagbords Side af Broen, blev ramt af det Gelænder, som Søen slog ind, og slynget hen paa det agterste Gelænder, hvor jeg med Ryggen tærnede imod en Støtte. Jeg fik frygtelige Smerter og kunde ikke taale at gaa, hvorfor den syge Kaptajn maatte overtage Vagten. I Southampton, som vi anløb for Bunkers, fik jeg en Læge ombord, som konstaterede, at nogle af mine bageste Ribben var brækket. Da jeg helst vilde med til København og ikke indlægges paa et Hospital i Southampton, gik Lægen med hertil, imod at jeg fik et Bind stramt om Livet.

#### I smulte Vande.

Da jeg efter en 3 Ugers Sygeorlov ætter kunde melde mig til Tjeneste i D. F. D. S., blev jeg beordret ombord i Hjuldampskibet „Øresund“, der gik mellem Malmø og København paa Søndage med Passagerer og Last, og paa Søn- og Helligdage med Passagerer langs Øresunds Kyst, hvor vi lagde til ved alle Selskabets Anløbsbroer. I den Fart fordredes der absolut en Menneskeven som Styrmand for at kunne besvare alle mulige og umulige Spørgsmaal fra Passagererne, især førend man kunde Taksterne til de forskellige Steder udenad. Naar man f. Eks. var ved at sælge til en Passager 6 Billetter à 66 Øre til Rungsted og var midt i Regnestykket, kunde en anden Passager komme med et Spørgsmaal som: „Er det et af Selskabets Dampskibe, der sejler derovre?“ Og efter at have besvaret Spørgsmaalet og begyndt Regnskabet igen, kunde der rettes et andet Spørgsmaal: „Aah, lille Styrmand, er det ikke Grosserer Andersens Villa, den hvide derinde?“, og saa fremdeles. — (Fortsættes i næste Nummer)

## „Jul paa Havet“ udkommer som sædvanlig

Den 15. Oktober udkommer „Jul paa Havet“. Det har ikke været os muligt at faa en fyldestgørende Anmeldelse af dette Aars Julehæfte med i dette Nummer, men vi kan fortælle vore Læsere, at Hæftet ikke er ringere end de foregaaende Aar. Vi vil næsten sige tværtimod. Det er det samme gode Papir, det samme Antal Sider og 2 nye Medarbejdere, Hakon Mielche med en pragtfuld Fortælling og Grønlandsmaleren Emanuel

A. Petersen med et storslaaet Maleri i Farver og Motiv fra Grønland, samt „Vikingen“s øvrige kendte Medarbejderstab. „Jul paa Havet“ er forudbestilt i langt over Halvdelen af Oplaget, saa vi gør vore faste Købere opmærksom paa, at hvis de vil sikre sig dette smukke Julehæfte til Jul, maa de allerede nu købe sig det hos deres Forhandler. Prisen er Kr. 3,50.

Red.

**Vi holder  
os til**



**ESBJERG TOV-  
VÆRKSFABRIK A/s**

**A/s J. FREYTAG, Seilmager**

**53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943**

**C. CLAUSEN**



**DAMPSKIBSREDERI**

**SVENDBORG**

**Aarhus - Kolding - Haderslev**

**H. Schøsler Pedersen**

Mimersgade 88

**Malerier af Skibe - Maritim Reklame**

**Marius Nielsen & Søn**

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

**DANSK RADIO**

Aktieselskab

Amaliegade 33, København K.

Driftsselskab for Radioanlæg ombord i  
danske Skibe

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert  
Formaal

Ekkolod Apparater etc.

Telegr.-Adr.: DARIOSE Telefon Central 7282



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 38

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

KØBENHAVN

# H. P. Prior: 1813—1875

Blade af hans Liv og Virke

D'herrer Arkitekt Alexis Prior og Thomas Prior, har skrevet en kortfattet Biografi om deres Bedstefader H. P. Prior, en af Foregangsmændene indenfor Dansk Dampskibsfart. Biografien er et Særtryk af den i Handels- og Søfartsmuseet's Aarvog 1944 trykte Biografi, dog med Tilføjelse af et Optryk af to ældre Pjecer, Autobiografien og Chr. Nielsens Mindeblade, begge de to sidste er Sjøldenheder og er ikke uden Interesse i Sammenhæng med Biografien.

Det kan paa det bedste anbefales alle, der er interesseret i Dansk Dampskibsfart, at læse denne Biografi om den Mand, der organiserede den danske indenrigs Dampskibsfart og satte sit Præg paa samme, saa det sporedes langt ud i Tiden, efter at han selv var ophørt med at være selvstændig Reder og havde solgt sine Skibe til D. F. D. S., hvori de dannede Hovedparten, da dette Selskab blev startet.

Bogen er udkommen i Kommission hos Andr. Fred. Høst & Søn, Bredgade, København.

OBNA.

## Beretning om

### Det Danske Redningsvæsens Virksomhed.

Redningsvæsenet har, siden det blev oprettet i 1852, reddet 11,899 Mennesker.

Det danske Redningsvæsen har udsendt Beretning

## Det er for Tiden

umuligt at fremstille de før Krigen saa kendte og meget anvendte

# MARINAT

PRODUKTER

f. Eks.

Klar Yachtlak  
Klar Spar Varnish  
Skibsbundfarve, rød og grøn  
Hvid Understrykningsfarve  
Hvid Kopal Træk-Spartel  
Inden- og udenbords hvid Emaille  
Ætsalin etc.

i samme Standard som dengang, og vi har derfor indstillet Fabrikationen —

## men de kommer igen

saa snart de rigtige Raavarer kan skaffes

# A/s O. F. ASP

Grundlagt 1857

Specialfabrik for Farver og Lakker til Skibsbrug

Prags Boulevard 37 — København S.  
Telefon Central 65 — Lokal 12 og 22

for Finansaaret 1943—44, og det fremgaar af denne, at der indtil 31. Marts 1944 er udført 12 Redningsforetagender og reddet 40 Menneskeliv.

Der fandtes 31. Marts 1944 under Redningsvæsenet ialt 55 Redningsstationer og 4 Bistationer med et Personale paa 608 Mand.

Redningsvæsenet raadede over 29 Roredningsbaade og 25 Motorredningsbaade, og disse sidste er alle udstyret med Benzinmotorer paa 32 til 58 HK.

Disse Redningsbaade er stationeret saaledes, at af de 29 Redningsbaade er 19 stationeret paa Jylland-Kysten, 2 paa Fanø, 1 paa Manø, 2 paa Rømø, 1 paa Læsø, 1 ved Hundested og 2 paa Bornholm, samt 1 Baad i Reserve paa Holmen. De 25 Motorredningsbaade er stationeret med 16 paa Jyllands Kyser, 2 paa Læsø, 1 paa Anholt, 1 paa Møn, 1 ved Gedser og 1 paa Bornholm samt 1 i Reserve paa Holmen.

Redningsvæsenets Materiel samt Baad- og Opbevaringsskurene var forsikrede for Kr. 2,510,010,00, og de samlede Udgifter i Finansaaret 1943—44 androg Kr. 747,654,50.

Redningsvæsenets samlede Legatformue beløb sig til Kr. 241,400,00 samt en aarlig Ydelse fra Civilingeniør A. Keiflers Legat paa Kr. 1000,00.

## Køber haves til

KUSK JENSEN:

### Haandbog i praktisk Sømandsskab

Skulde en af vore Læsere være i Besiddelse af ovenstaaende og vil sælge den, bedes de henvende sig til „Vikings“s Ekspedition, Gl. Mønt 39, Telf. C. 9822, med Opgivelse af Pris.

# Vikingsens

## Samlemappe

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

**Pris Kr. 3.75**

Ved Indsendelse af Beløbet tilstilles Vikingsens Læsere Samlemappen franco

## Vikingsens Ekspedition

Gl. Mønt 39. København K. Tlf. C. 9822

# En Sømalers er gaaet bort...

EN af Vikingens Venner, Johan Koch fra Ærøskøbing, er død. Han er kendt af alle Vikingens Læsere fra alle de mange smukke Forsider, vi har bragt efter hans gode Malerier.

Nogle og halvfjerds Aar gammel fik han pludselig et Ildebefindende og døde af et Hjerteslag i Løbet af Natten. Kochs Produktion spændte kun over et ganske kort Aaremaal. Han var ca. 60 Aar gammel, da han begyndte at udstille, men han havde siden Ungdommen stadig malet for sin Fornøjelses Skyld.

Johan Koch, som beskedent kaldte sig en Sømalers, var en Farvernes Mester. Han havde ikke faaet den reglementerede Uddannelse med Akademi og alt det store, men han malede, fordi hans Talent bød ham male, og han havde faktisk en stor Succes, ligefra sin første Udstilling paa Bornholm. Der var ogsaa mange af vore kendte Malere, f. Eks. Professor Tuxen, der nærede Interesse for Kochs Malerier; ogsaa Professor Dr. Aug. Krogh interesserede sig for Johan Koch. Hans Farvesans og hans indgaaende Kendskab til Skibe gjorde hans Billeder højt skattede hos de af hans Købere, der havde Forstaaelse paa at goutere Joh. Kochs bredfyldte Kunst, og til Trods for, at Koch paa Bestilling leverede Malerier til oceangeografisk Institut i U. S. A., blev hans Billeder ikke dyrere. Koch stod med begge Ben paa Jorden og malede for Skaberglæden og tænkte ikke paa det økonomiske.

Naar man skal mindes Joh. Koch, er det en Fornøjelse at læse de Anmeldelser, der i Tidens Løb er skrevet om den allerede saa tidligt bortgangne Sømalers. Ganske vist var Joh. Koch af Aar en ældre Mand, men hans Billeder var saa ungdommelige, at

han kunde gøre sig med fuld Ret blandt de dygtigste af de unge.

Knud Andersen skrev i en Kronik i Berlingske Tidende om Joh. Koch nogle ganske faa og træffende Linier om, hvad Joh. Koch var, og hvad han kunde. Vi citerer:

Han gengiver Væsensforskellen og de flygtige Farvenuancer mellem Søen i Svendborgsund, Storebælt, Bottenhavet, Nordsøen og Biscaya og kender sine Skibe, som jeg kender „Monsunen“, og evner at anskueliggøre den hemmelighedsfulde Forbindelse, der under alle Vejrforhold findes mellem et Skib og Søen.

Det er denne inderlige Samhørighed mellem Johan Koch og hans Motivets skiftende Liv og veksellende Farvetoner, som i Forbindelse med hans Kærlighed til al sit Arbejde og hans særprægede Talents Styrke efter min Mening gør ham til en saa ejendommelig og fremragende Kunstner paa Sømaleriets Omraade.

Disse Ord er saa sande og rigtige og vil blive anerkendt af alle, der kendte Joh. Kochs gode Billeder, og derfor er det ganske selvfølgelig, at man nu hædrer Joh. Kochs Minde ved at holde en Mindeudstilling for ham.

Joh. Koch efterlod kun ganske faa usolgte Billeder, og disse vil sikkert gaa op i Priser, som han ikke selv vilde have tænkt sig. Men nu er han ikke mere, og de, der ejer et Maleri af Joh. Koch, har den Glæde at have et Maleri af en Malers, der forstod at give sine Billeder kunstnerisk Værdi og Skønhed og Farve.

*Axel Bærentzen.*

## Angmagssalik (fortsat fra Side 4)

blev der truffet Bestemmelse om, at den Del af Nordgrønland, der ligger mellem 75 Grader Nord-Bredde og Nordostrundingen, samt Østgrønland skulde administreres efter de paagældende Ministres nærmere Bestemmelse, dog som for de andre grønlandske Landsdeles Vedkommende med Iagttagelse af gældende Love og Anordninger og traktatmæssige Bestemmelser, og foruden Kolonien Angmagssalik, hvor Indhandlingen af Sælskind er steget betydeligt i Aarenes Løb, anlagdes samme Aar en dansk Handelsstation i Scoresbysund, hvortil der under Ledelse af Kaptajn Einar Mikkelsen, som senere — i 1934 — blev Inspektør for Østgrønland, overførtes 90 Indfødte fra Angmagssalik. Denne var saaledes nu ikke mere den eneste Boplads paa Grønlands Østkyst, hvor der endvidere Nord paa er oprettet danske og norske Fangststationer, hvor Folk har overvintret.

I 1928 var Angmagssaliks indfødte Befolkning steget til 696 efter mange Gange i Aarhundredernes Løb at have været sin Undergang nær, idet daarlige Isforhold, daarlig Fangst og dermed følgende Sult mange Gange har udslettet store Dele af Befolkningen, men efter Koloniens Oprettelse for et halvt Aarhundrede siden er den gaaet frem fra et halvfjerde Hundrede Individuer til nu at omfatte omkring et Tusinde Indfødte, og ligesom i det øvrige Grønland er Kolonisationen og den dermed følgende Civilisering foregaaet

gradvis og til Befolkningens eget Bedste, idet den danske Stats Formaal ikke har været økonomisk Vinding, men kun at gavne og hjælpe den grønlandske Befolkning.

I Forbindelse med Jubilæet bør man ikke mindst mindes Angmagssalik-Kolonien første Bestyrer Johan Petersen. Han var født og opvokset i Grønland med grønlandsk Blod i Aarerne og derfor særlig egnet til denne Post og det dermed forbundne store Ansvar, og hans Kærlighed til og Forstaaelse for Grønlandernes Liv og Færd har i de mange Aar, han virkede ved Angmagssalik, været til stor Gavn for Kolonien.

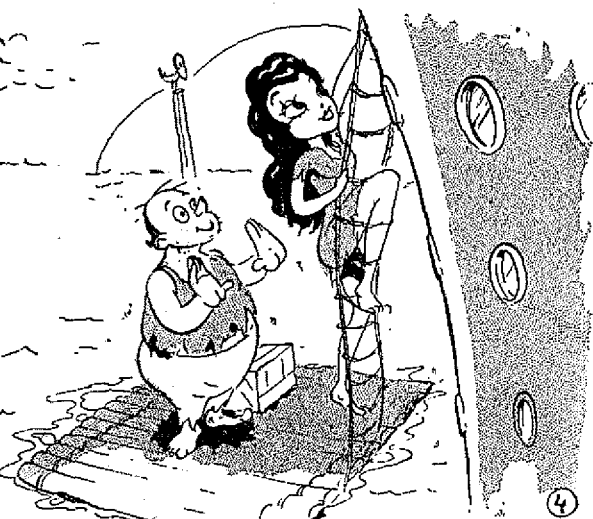
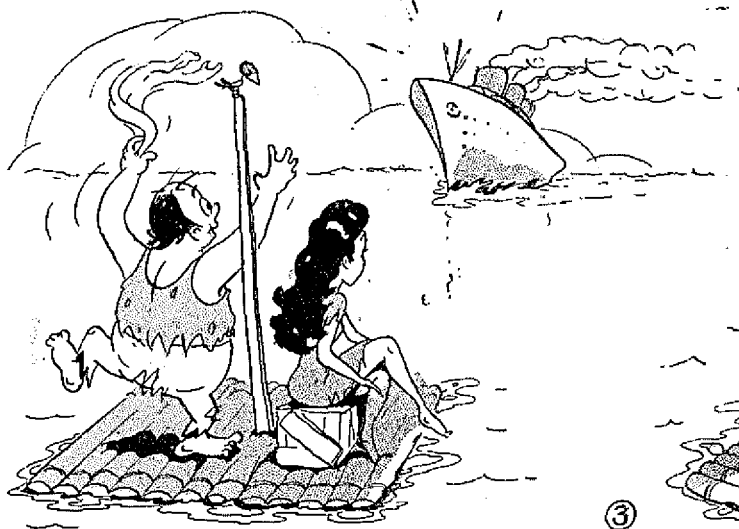
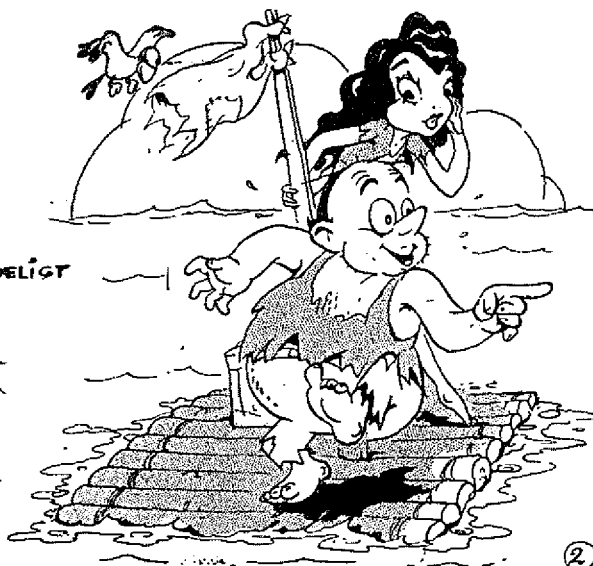
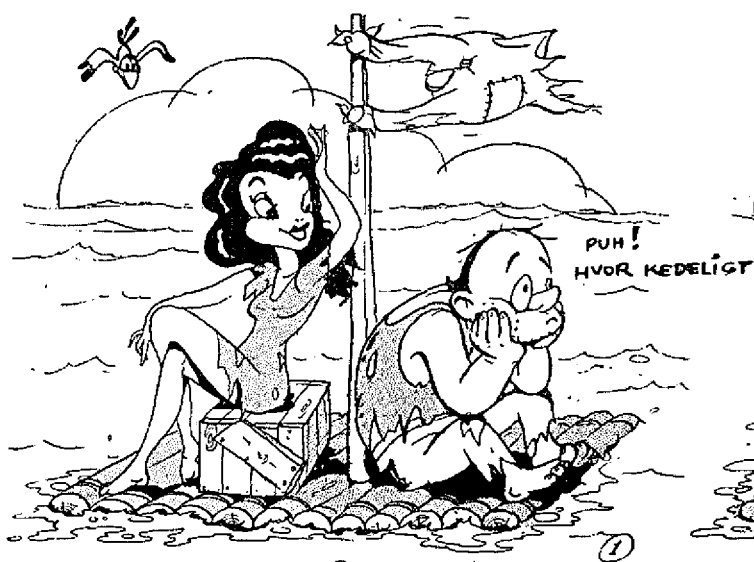
*Ingvard Olsen.*

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY

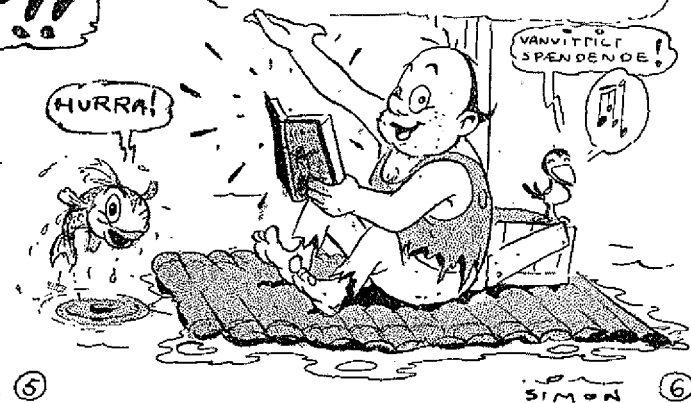
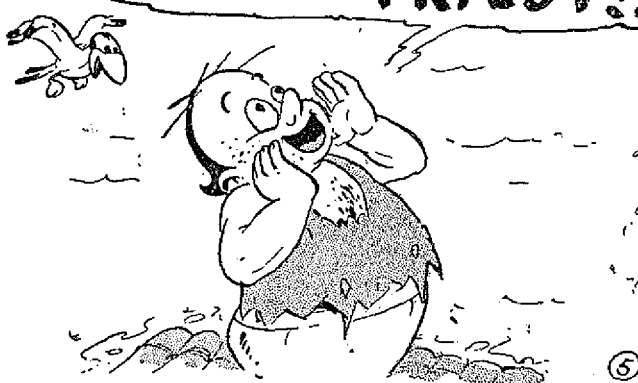
Bunkers:

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



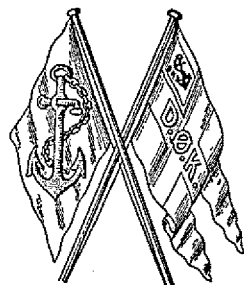
OHØJ! GIV MIG I STEDET  
**„DEN SHANGHAJEDE  
 PRÆST!!“**

EN AF DE FIRE  
 TRUMFER FRA  
 VIKINGENS FORLAG!



*Den shanghajede Præst er Aarets mest spændende Bog.  
 Sikrer Dem et Eksemplar hos Deres Boghandler nu.*

De kan ogsaa bestille den paa »Vikings Forlag«, Gl. Mønt 39, København K., Telf. C. 9822



AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

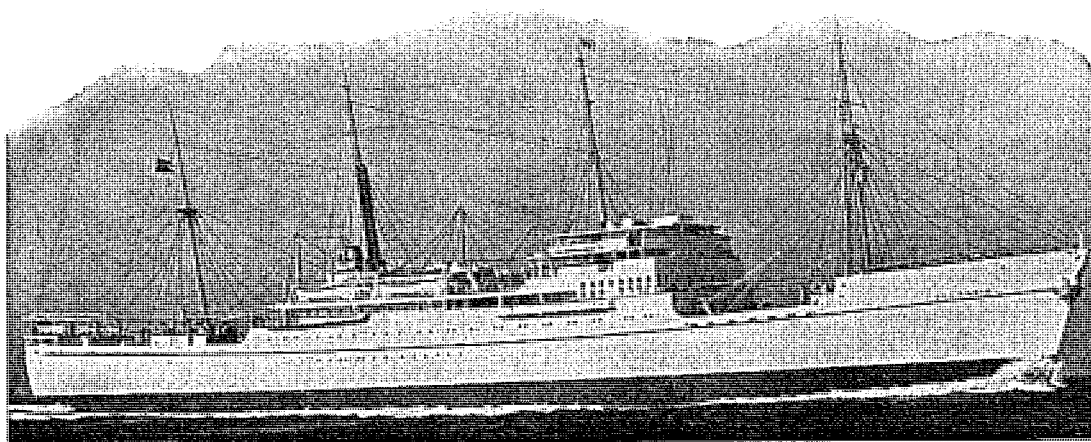
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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. Oktober 1944



Medlemmer pr. Januar 1943

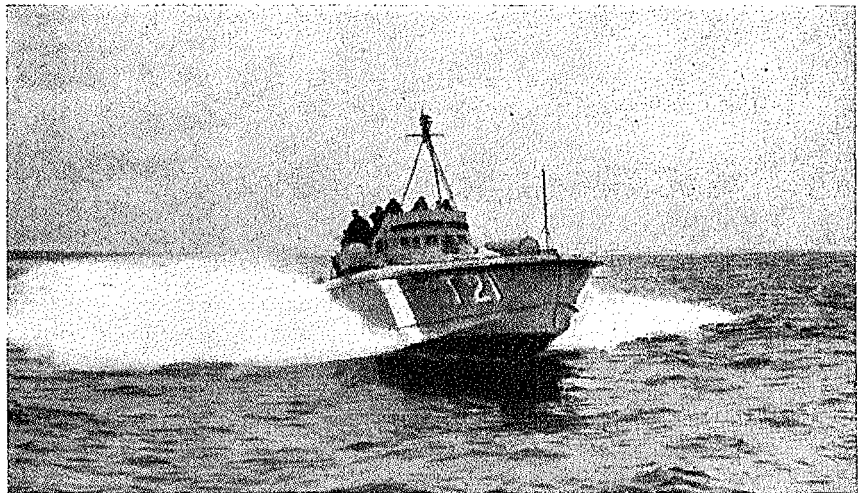
Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Esbjerg  
 D/S Als  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bes  
 D/S paa Bornholm af 1866, Ronne  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske Kulkompagni  
 Det danske Petroleums A/S  
 A/S De danske Sukkerfabrikker  
 Det Dansk-Franske D/S  
 Det Dansk-Norske D/S  
 D/S D. F. K.  
 Det Forenede Bugseriselskab, A/S  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
 D/S Hafnia  
 D/S Heimdal  
 D/S Hetland  
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
 J. Gottfred 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 Navitns  
 D/S Norden  
 Rederiet Ocean, A/S  
 D/S Orient  
 D/S Orion  
 D/S Pacific  
 D/S Phonix, Esbjerg  
 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. Svitser's Bjergnings-Entreprise  
 Svitzers Bugserafdeling  
 D/S Torm  
 Rederaktieselskabet Transporter, Odense  
 D/S Trio  
 D/S Vendila  
 D/S Vesterhavet  
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab  
 D/S Viking  
 D/S Øresund

## Lysbuesvejsning af tynd Plade

Endnu for en halv Snes Aar siden var det den almindelige Antagelse, at Lysbuesvejsning ikke kunde anvendes for tyndere Plademateriale end 3 mm. I de senere Aar er imidlertid Elektroder, Svejseaggregater og Svejseudrustning blevet forbedret i den Grad, at Lysbuesvejsning af tynd Plade nu er meget almindelig. Det bør dog straks fremhæves, at det ikke en enhver Svejser Sag at blive en god Svejser af tynd Plade, heller ikke efter lang Øvelse, da det naturlige Haandelag spiller en meget stor Rolle ved den Slags Svejs-

ning. — Ved Aktiebolaget Esabs Ingeniørmøde for et Par Aar siden var dette Problem Genstanden for et Fordrag, som senere er gengivet i Tidsskriftet „Svetsaren“, hvorfra vi gør dette Uddrag, da vi mener, det har betydelig Interesse for „Vikingen“s Læsere.

Efter vedtagen Sprogbrug regner man i Værkstedet til tynd Plade i Almindelighed Materiale under 3,25 mm ( $1/8$ " Tykkelse. Nogle anser den øverste Grænse for temmelig høj, men da Svejsemetoderne er de samme for Godstykkelser op til den-



Helsvejest Motortorpedobaad. Plyadetykkelser 1—2,4 mm.



**G. W. Frydenlund & Søn**

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

ne Størrelse, er der i det følgende regnet hermed. — Til de fleste Konstruktioner af tynd Plade anvendes i Almindelighed blødt Staal. Indholdet af Kul og Mangan er maximalt 0,1 resp. 0,30 ‰. Den Slags Materiale egner sig godt til Svejsning, og der kan anvendes en hvilken som helst første Klasses Elektrode af passende Tykkelse. Hvor der anvendes haardere Staal til tynd Plade f. Eks. til Flyvemaskiner, Biler eller Torpedofartøjer med Brudstyrke over 48 kg/mm<sup>2</sup> maa der iagttages Forsigtighed i Valget af Elektroder. Er man i Tvivl, bør man raadføre sig med Elektrodefabrikanten.

Drejer det sig om rust-, ild- eller syrefast Staal er det absolut nødvendigt, at det nedsmeltede Materiale har samme Karakter som Grundmaterialet. Det sidstnævnte fremstilles nu i saa mange forskellige Kvaliteter, at det er bydende nødvendigt nøje at sikre sig, at det er der rigtige Elektrodetype, man bruger.

Set fra et Svejsesynspunkt kan Overfladen deles i tre Slags, almindelig sort Plade, dekaperet Plade og Plade med rustbeskyttende Overtræk, almindeligvis galvaniseret Plade (sjældnere fortinnet Plade).

Paa sort Plade sidder Glødeskallen fra Valsningen tilbage i større eller mindre Grad efter den Behandling, Pladen har været udsat for. Tilstedeværelse af store Mængder Glødeskal kan nedsætte Svejsningens Kvalitet, især hvis Svejsningens Volumen er lille i Forhold til Glødeskallens Tykkelse. En særlig tyk Glødeskal bør derfor fjernes ved Slibning eller paa anden Maade før Svejsningen. En for svær Glødeskal kan ogsaa vanskeliggøre Svejsningen rent praktisk, idet man har svært ved at faa god Kontakt mellem Svejsbord og Arbejdsstykke. Denne Vanskelighed kan overvindes ved, at Returledningen sættes direkte til Arbejdsstykket paa et Sted, der er fri for Glødeskal.

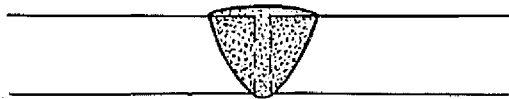


Fig. 1. Pladerne skærpes aldrig til Svejsning, naar de er 3,25 mm eller derunder.

Dekaperet Plade, som har faaet Glødeskallen fjernet ved Bejdning, er, som det vil fremgaa af ovenstaaende, særlig egnet til Svejsning.

Ved Svejsning af galvaniseret Plade bør man ved Slibning fjerne Galvaniseringen (Zinkbelægningen), særligt hvis Zinklaget er tykt, for at faa en god Indbrænding. For megen Zink i Svejsningen gør den nemlig bløret. Ved Svejsning af galvaniseret Plade af større Tykkelser er dette ikke altid nødvendigt, da Zinklaget er lille i Forhold til Smeltebadet, men ved Svejsning af tynd Plade er Smeltebadet meget mindre i Forhold til Zinktykkelsen, hvorfor Zinkens skadelige Indflydelse har større Betydning.

Hvis det er muligt, bør man altid udføre Svejsningen for Galvaniseringen, hvilket ofte er muligt ved Konstruktioner af tynd Plade med deres i Almindelighed begrænsede Dimensioner.

Er Pladerne fortinnede, er det absolut nødvendigt, at dette fjernes, da selv en ringe Mængde Tin i Svejsningen forringer den.

Ved Svejsning af tynd Plade anvendes aldrig Skærpning af Kanterne, men kun den saakaldte I-Fuge.

Afstanden mellem Pladerne varierer med Pladetykkelsen og delvis med Elektrodetypen. Som Eksempel kan nævnes en Spaltebredde paa 2 mm for 3,25 og 3 mm Plade, 1,5 mm for 2,5 mm Plade, 1 mm for 2 mm

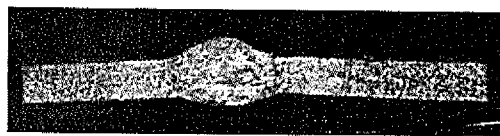


Fig. 2. Den færdige Svejsning gennemskåret.

Plade, medens tyndere Plader lægges helt sammen. Elektrodediameteren er fra 2,5 mm for 3,25 mm Plade ned til 1,5 mm for 1 mm Plade.

For at faa en god Svejsning er det nødvendigt, at begge Pladekanter befinder sig i samme Plan. Man maa derfor foretrække Sakse, der efterlader rette Kanter, og det er absolut nødvendigt ved de tyndeste Plader. Deformerede Kanter vanskeliggør Svejsningen og kræver ekstra Rettearbejde. Ved Klipping paa en Del Maskiner faar Pladekanterne en Form som vist paa Figuren. Graderne bør lægge bort fra Svejsesiden. Ved

### Svejsningssida



Fig. 3. Kippede Kanter skal svejses fra Klippesiden.

Massefabrikation anvender man Opspændingsværktøj, som holder Pladekanterne i samme Plan. Det er aabenbart, at Svejsningen bliver lettere og bedre samt vinder i Udseende, hvis Spaltebredden er korrekt og ikke varierer. Det betaler sig i Almindelighed godt at ofre en Smule Omhu ved Tilpasningen.

Hvis en tynd Plade skal svejses til en betydelig tykkere Plade med en I-Fuge, bør, hvis det er muligt, den tykke Plade skærpes ned til den tynde Plades Tykkelse.

Overlapsvejsning, som praktisk talt er forsvunden ved svære og middelsvære Plader, anvendes endnu af og til ved tynde Plader. Den betyder Anvendelse af ekstra Materiale, men dens Underlegenhed i Styrke betyder ikke saa meget ved Konstruktioner af tynd Plade. Derimod har Overlapsvejsninger den Fordel, at Tilpasningen som Regel bliver simplere, begge Kanter kan meget simpelt holdes ind til hinanden under Svejsningen, og man kan eventuelt anvende Punktvejsemaskine til Hæftningen.

En særlig Form for Overlapsvejsning er den jogglede Fuge, som anvendes, naar Konstruktionsdelens ene Side skal være plan. Den ene Kehl-svejsning bliver derved erstattet af en paa det nærmeste halv V-Svejsning. — Overlapsvejsninger anvendes med Fordel ved Sammensvejsning af Plader med ulige Godstykker, da Buen derved overvejende

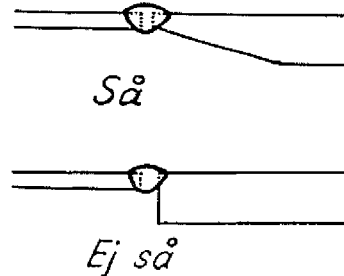


Fig. 4. Den tykkeste Plade skal skærpes inden Svejsningen.



kan rettes mod den tykkeste Plade, hvorved man undgaar Risikoen for at brænde Hul i den tyndeste.

Der kan ikke gives nogen almindelig Regel om Overlapningens Bredde. Er Fugen f. Eks. udsat for Trækspændinger, foretrækkes en forholdsvis bred Overlapning, da Knækket og dermed Paavirkningerne der-

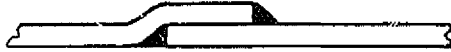


Fig. 5. Joggled Overlapningsfuge.

ved bliver mindre. Af Materiale- og Tilpasningssynspunkter foretrækkes derimod en smallere Overlapning.

Ved Hjørnefuger lægges Pladerne som vist paa Figuren, naar de begge har tilnærmelsesvis samme Tykkelse. Figuren gælder dog kun, naar Pladerne ikke svejses med Fastspændingsanordning, i hvilket Tilfælde de altid lægges som vist for 3,25 mm Plade.

Hvis Fugen ved Godstykkelser over 2.5 mm er udsat for nævneværdige Paavirkninger, anbefales det at lægge en Rodstreng.

Er der stor Forskel i Godstykkelsen paa de Plader,

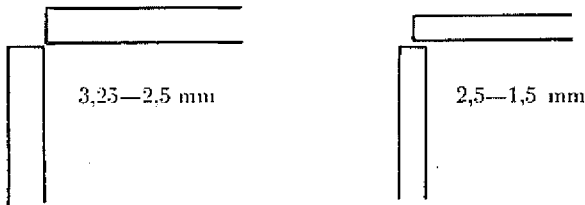


Fig. 6. Den gensidige Stilling af Pladerne ved Hjørnesvejsning. Ved Brug af Opspændingsværktøj lægges de dog altid som længst til venstre i Figuren uden Hensyn til Tykkelsen.

der skal svejses i Hjørne, bør den tynde Plade trækkes hen til den tykke Plades Pant, da Kanten er den Del af den tykke Plade, der lettest lader sig bringe til Smeltning. Kan det ikke lade sig gøre, kan man med Sømvejsning paasætte en Strimmel som vist.

Ved Svejsning af tynd Plade forekommer ofte Kantsvejsninger, f. Eks. ved Indsætning af Bunde i Beholdere. Formen b anvendes ofte ved pressede Genstande som Radiatorer. Kantsømmen faar tit den i c angivne Form, som dog ikke bereder nogen Vanskelighed, da den overragende Kant let smeltes ned. Ved de

mindste Pladetykkelser 1—2 mm vil Kulbue-svejsning uden Tilsatsmateriale eller Gassvejsning ofte være fordelagtig.

Hæftning kan i mange Tilfælde næsten undværes, naar Pladekanterne presses mod hinanden f. Eks. ved Indpresning af en flanget Bund i et Svøb. Er Hæftning nødvendig, afpasses Afstanden efter Pasningens Nøjagtighed og Genstandens Form. Hæftningen kan ogsaa foretages ved Punktsvejsning.

T-Fuger (Kelsvejsnin-

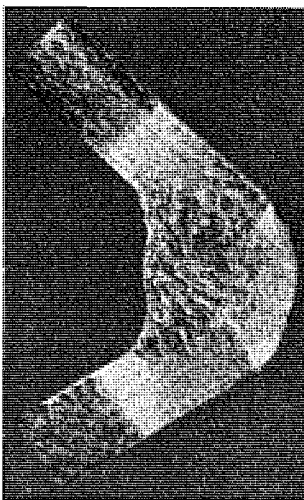


Fig. 7. Hjørnesvejsning med Rodstreng til Forstærkning.

ger) er de sværeste ved Svejsning af tynd Plade og kræver en særlig Dygtighed af Svejseren, især hvis

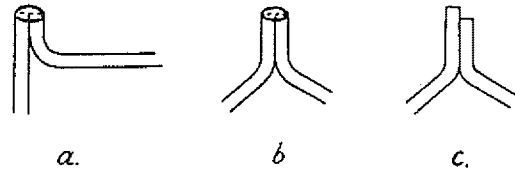


Fig. 8. Forskellige Former af Kantfuger.

man desuden ønsker et smukt Udseende.

Man kan i Almindelighed ikke lægge en mindre Kværkhøjde end 2 mm, men den maa heller ikke være for stor i Forhold til Pladetykkelsen. Det er for det første meningsløst set fra et konstruktivt Synspunkt og giver for det andet unødigt Kastninger og Spændinger.

Ved T-Fuger fordres god Sammenpasning mellem den staaende og den liggende Plade. Desuden bør om muligt Svejsningen altid lægges i „liggende“ Stilling.

Ved Indsvejsning f.

Eks. af et tyndt Rør i en svær Rørplade, hindrer man Gennemsmeltning af det tynde Rør ved at fylde det haardt med vaad Asbest i Nærheden af Svejsstedet. Vaad Asbest kan med Fordel anvendes til Afkøling ogsaa ved andre Svejs-

ninger. — Om muligt bør Hæftningerne lægges paa den modsatte Side af Svejsningen. Hvis de maa lægges paa samme Side, bør Strømstyrken være saa høj, at de bliver flade. En alt for høj Hæftning kan ødelægge en ellers god Svejsning og bør slibes af, inden svejsningen begynder.

Slaggen skal selvfølgelig fjernes fra de Hæftnin-

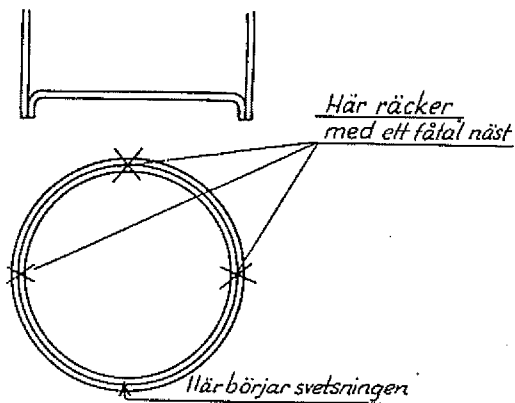


Fig. 9. Indsvejsning af flanget Bund i Beholder.

ger, der ligger paa samme Side som Svejsningen. Ligger Hæftningen paa den modsatte Side, maa Sporet renses for Slagge.

Efter Hæftningen tilrettes Fugen, saa Kanterne ligger rigtigt. Ved Stumpfuger maa Pladerne ligge i nøjagtigt samme Plan. Mange Vanskeligheder med Svejsningen kunde undgaaes, hvis den nødvendige Ret-

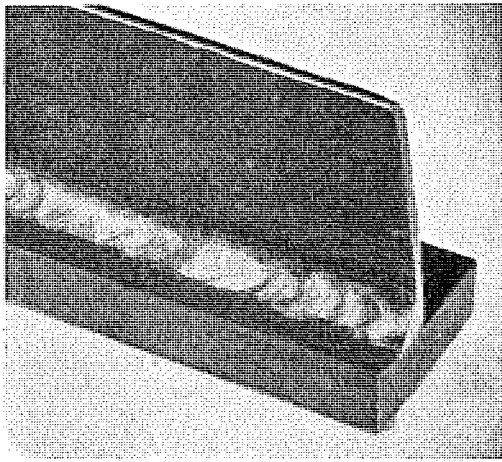


Fig. 10. Kellsvejsning (T-Fuge).

ning udføres. — Til Svejsning af tynd Plade kan bruges Svejsseaggregater af den almindelige Type, hvis de blot kan reguleres tilstrækkeligt langt ned, til 25—20 Amp. Reguleringsevnen bør være særlig god ved de lave Strømstyrker, da kun faa Ampère for lidt eller for meget har stor Betydning ved Svejsning med de tynde Elektroder.

Al Svejsetilbehør bør være lettere til Svejsning af tynde Plader. Svejskabler bør saaledes være meget bøjelige og behøver ikke at være over 25 mm<sup>2</sup>. Svejsbriller behøver ikke at have saa mørke Glas som til almindeligt Brug, da Svejseren derved forhindres i at iagttage Svejsbadet med tilstrækkelig Nøjagtighed.

Opspændingsværktøjets Opgave er at holde de enkelte Dele i den indbyrdes rette Afstand under Svejs-

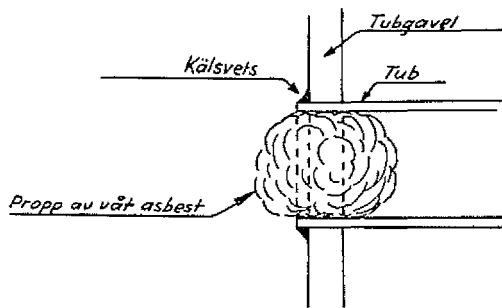


Fig. 11. Indsvejsning af et tyndt Rør i en svær Rørplade.

ningen og som oftest at forøge Varmebortledningen fra Svejsstedet. I visse Tilfælde kan det indrettes saaledes, at de enkelte Stykker ikke kan lægges galt ind. Ved Arbejdsstykker af sværere Plade, hvor Svejsningen maa udføres med flere Streng, kan Opspændingsværktøjet konstrueres, saa Varmedeformationerne formindskes. Det kan ogsaa være udført saaledes, at de enkelte Dele lægges i Forhold til hverandre, saa de efter Krympningen har den rigtige Stilling. Desuden bør Opspændingsværktøjet muliggøre Drejning af Arbejdsstykket, saa det størst mulige Antal Svejsstreng kan udføres i horisontal Stilling.

Ved de fleste Opspændingsværktøjer til Svejsning af tynd Plade er det imidlertid kun Opgaven at holde Delene i den rette indbyrdes Stilling under Svejsningen, i størst mulige Udstrækning muliggøre Svejsning i horisontal Stilling og forøge Varmebortledningen fra

Svejsstedet. Hæftningen som ved Svejsning af tynd Plade kan være ret omfattende, bortfalder da helt eller delvis. — Værktøjet skal naturligvis være saa simpelt som muligt, og Indlægning af det færdige Arbejde skal kunne ske hurtigt og let.

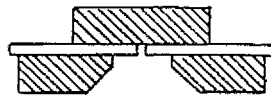


Fig. 12. Principet for Opspænding ved Stumpsvejsning.

Det er selvfølgelig her kun muligt at give nogle grundlæggende Principper for Værkstedet selv efter de øjeblikkelige Forhold.

Til Stumpsvejsninger udføres Værktøjet i Princip-

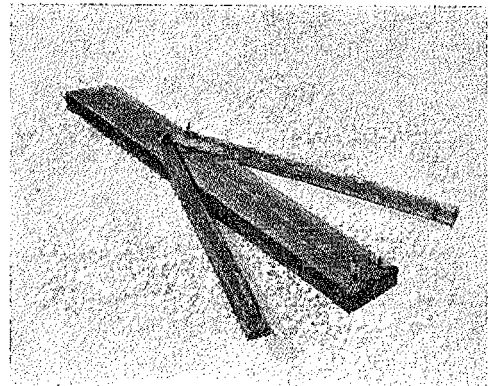


Fig. 13. Simpelt Værktøj til Svejsning af Stumpfuge.

pet som vist paa Figuren. Det kan ogsaa indrettes, saa Spalteafstanden bliver den rigtige. Materialet til Over- og Underbakkerne er almindeligt blødt Staal, skønt det forekommer, at Overbakkerne udføres af rustfast Materiale eller af Kobber, d. v. s. af umagnetisk Materiale, for at en uønsket magnetisk Blæst kan mindskes. Det kan ogsaa gøres ved at anbringe Returledning i begge Ender af Værktøjet eller udføre det saaledes, at Returledningen let kan flyttes under Arbejdets Gang. Hvad der er sagt om Bakkernes Materiale og Returledningen gælder for alle Opspændingsværktøjer.

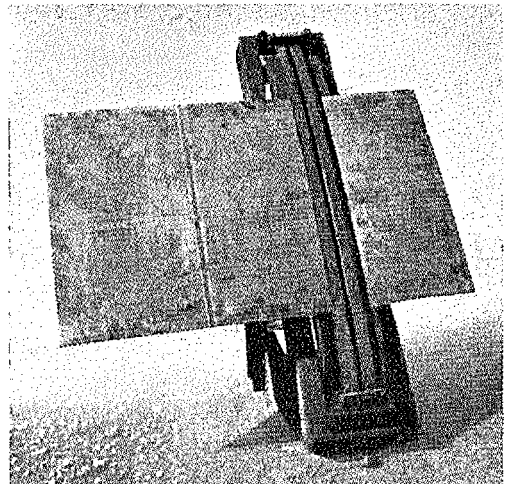


Fig. 14. Indspændingsanordningen er her forstærket, og Pladerne holdes i buet Stilling under Svejsningen.

Figur 13 viser et simpelt, hjemmelavet Opspændingsværktøj, bestaaende af et U-Jernsunderlag med to Stykker skærpede Fladjern som Overbakker. Overbakkerne spændes fast med Vingemøttrikker. Naar der er Tale om større Længder maa Fladejernene afstives med Fladjern paa Højkant. Fig. 14 viser et lignende Værktøj, hvor Pladerne indspændes i buet Stilling, saa de efter Fugens Længdekrympning bliver rette.

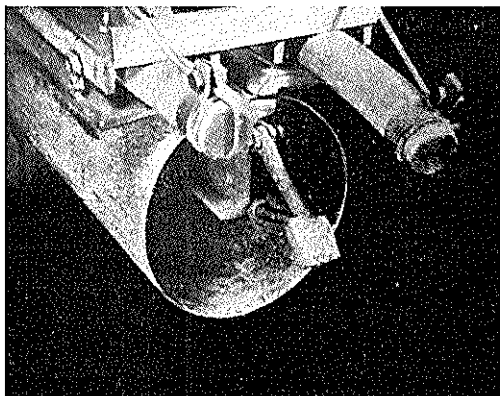


Fig. 15. Indspændingen af Røret sker ved Hjælp af Slanger og Trykluft.

Fig. 15 viser en Opspændingsanordning til Svejsning af Længdesømme paa Rør. Sammenspændingen af Bakkerne sker ved at fylde to Slanger med Trykluft. Til- og Afgang af Trykluft reguleres med Foden, saa begge Hænder er frie til Arbejdsstykkets Indsætning eller Udtagning.

Fig. 16 viser dels skematisk Bakkernes Anbringelse ved Hjørnefuger, dels en praktisk Udførelse af Opspændingsværktøj af denne Type, udført af to Vinkel-

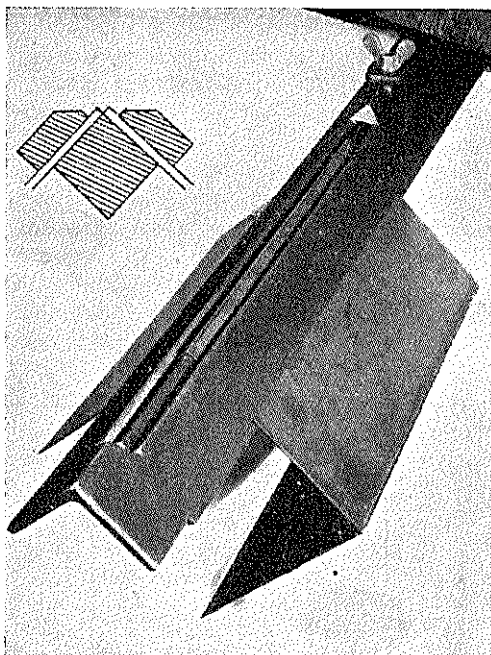


Fig. 16. Opspænding til Svejsning af Hjørnefuge.

jern. Det øverste har et Spor, der er udfræset eller udskåret med Gasflamme paa en Del af sin Længde, hvori Arbejdsstykkerne lægges. Vinkeljernene spændes

mod hinanden med Vingemøttrikker. For at Vinkeljernene kan holde sig parallelle, skydes en Pladestrimmel eller en Traad af passende Tykkelse ind mellem dem paa den Side, der ikke er udfræset. Dette Opspændingsværktøj er let at fremstille og bør derfor ikke savnes paa noget Værksted, hvor der svejses tynd Plade.

Ved T-Fuger fordres særlig gode Opspændingsanordninger. Hyppigt forsynes Konstruktioner af tynd Plade med Forstærkninger, f. Eks. af Pladejern, der skal forbindes til Pladen med Kehlsvejsninger. Det er af meget stor Betydning, at Forstærkningen ligger godt an, navnlig da Kehlsvejsningen er den vanskeligste Svejsning ved tynd Plade. I mange Tilfælde kan man have god Nytte af et elektromagnetisk „Sugeapparat“,

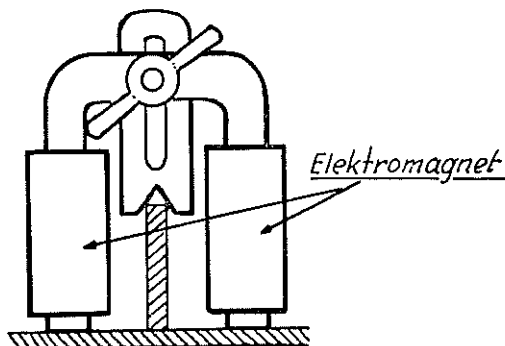


Fig. 17. Opspænding til Svejsning ved Hjælp af Elektromagnet.

som trækker Pladen an mod det Element, der skal forstærkes.

For at mindske Kastningerne under Svejsningen maa man iagttage følgende:

1) Yderst nøjagtig Tilpasning og Spaltebredde efter Reglerne. Der bør holdes samme Spaltebredde hele Vejen.

2) Elektroden skal føres saa jævnt som muligt og med konstant Fremføringshastighed. Ophold bør saavidt muligt undgaas, og hvis det er uundgaeligt, bør man tildele Svejsningen et Par Hammerslag, hvor man holder op med at svejse.

3) Hvis det er muligt, skal Svejsningen udføres symmetrisk., Konstrukøren bør søge at udforme Konstruktionen saaledes, at Svejsningerne ligge jævnt fordelt paa begge Sider af Genstandens Symmetrilinie. Kan Svejsningerne ikke lægges saaledes, og man ønsker et ganske ret Arbejdsstykke, kan man ved Forvarmning paa Genstandens modsatte Side mindske Virknin-

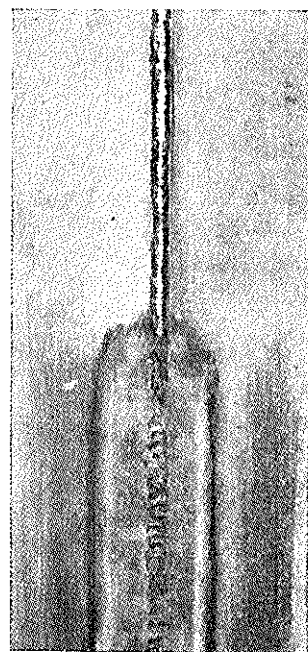


Fig. 18. Kastningerne er betydelig mindre ved Lysuevejsning (øverste Halvdel) end ved Gassvejsning (nederste Halvdel).

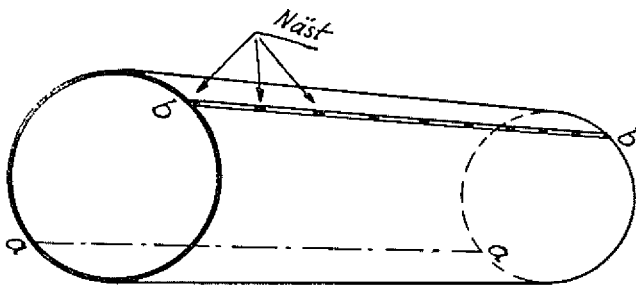


Fig. 19. Svejsning af et Rør uden Kantninger.

gen af den usymmetriske Svejsning. Paa Røret Fig. 19 lægges efter Hæftningen af Fugen ved Hjælp af f. Eks. Kulbue en Varmestreg langs a—a, inden Svejsning langs b—b udføres.

Undertiden kan man ved at lægge en „unødvendig“ Svejsning undgaa en Vinkeldeformation, som Fig. 20, en Tagkonstruktion af tynd Plade, viser. Tagpladen afstives af langsløbende V-formede Bjælker og tværgaaende Spær. I Skæringspunkterne vilde det have været tilstrækkeligt at svejse Strækningen a—b—a, men det vilde have medført en Vinkeldeformation af Spæret. Ved at føre Svejsningerne frem til c, har man undgaaet dette.

4) Hensyntagen til Pladernes Valseretning. Erfaringen viser, at Pladernes Valseretning i Forhold til Fugens Retning har en ret stor Betydning for, at Overfladen holder sig plan. Det er bedst, hvis Valseretningen i begge Plader er vinkelret paa Fugeretningen, Fig. 21 a.

Et noget daarligere Resultat opnaar man, naar begge Pladers Valseretning er parallel med Fugen, Fig. 21 b. Det daarligste Resultat faar man, naar Pladernes Valseretning er vinkelret paa hinanden. Den Plade, hvis Valseretning er vinkelret paa Fugen, holder sig ret, medens den anden ufejlbarlig faar en eller flere Buler., Fig. 21 c.

5) Afkøling af Genstanden under Svejsningen. I Norge har man udarbejdet en ny Fremgangsmaade ved Svejsning af tynd Plade. Efter denne lægges Genstanden i en Vandtank med Svejsfugen et Par Millimeter under Vandoverfladen. Tændingen af Buen sker ved en større Hæftning, som rager op over Vandoverfladen.

Den dannede Damp blæses bort med en svag Straale Trykluft fra et Mundstykke, styret med venstre Haand. Der maa altsaa bruges Hjælm. Hensigten med Vandkølingen er dels at muliggøre en Forøgelse af Svejseshastigheden

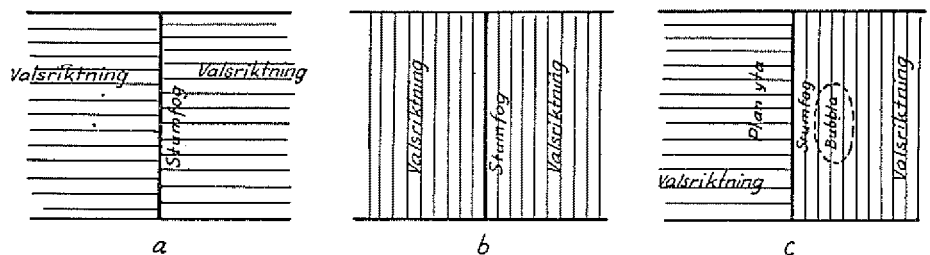


Fig. 21. Det er nødvendigt, naar man vil undgaa Kastninger ved Sammensvejsning af Plader, at tage Hensyn til Valseretningen.

og dels at formindske Kastningerne. Efter Angivelse er Rør af rustfast Materiale med en Godstykkelse paa 0,75 mm med godt Resultat svejst paa denne Maade.

6) Gode Opspændingsværktøjer. Værktøjet kan undertiden udføres saaledes, at det giver Arbejdsstykket en Deformation, før Svejsningen begynder paa en saadan Maade, at det efter Krympningen faar den rette Form. Metoden kan dog som Regel kun anvendes ved Fremstilling af et større Antal Enheder, saa man efterhaanden kan bestemme Størrelsen af Fordeformationen.

7) Eftergiven for Krympningerne. Ofte kan man — særlig ved Konstruktioner, i hvilke der indgaar pressede Dele — udforme Konstruktionen saaledes, at den giver efter ved Svejsningernes Krympning. I Stedet for paasvejste Forstærkninger kan man oppresse Ribber eller Korrugeringer, hvorved Svejsningens Omfang formindskes samtidig med, at Pladen kan give efter, naar andre Svejsninger vil fremkalde Krympninger. Plane Plader, i hvilke Nipler eller Tilslutninger skal indsvæjses, kan forsynes med en Oppresning, hvor Tilslutningen sker.

Den Elektrodetype, der egner sig bedst til Svejsning af tynd Plade, er den tyktbeklædte Elektrode, som giver en Slaggemængde, der er tilstrækkelig stor til at dække Svejsningen. En Slagge, der dækker Svejsningen godt, giver en smukkere Svejsning. En alt for tyk Beklædning er dog ikke hensigts-

mæssig, da en stor Mængde Slagge kan være besværlig at kontrollere, selv om Svejsningens „finish“ bliver noget forbedret ved et tykkere Slaggelag.

Hvis Svejsningen afbrydes, inden Elektroden er helt smeltet ned, og man siden vil fortsætte Svejsningen med den samme Elektrode, opdager man ofte, at der har sat sig en isolerende Draabe Slagge paa Spidsen. Den maa slaas eller trækkes af, ved at Elektroden stryges mod Arbejdsstykket. Det kan somme Tider være irriterende for Svejseren ved Hæftesvejsning i korte Stykker, men det er et nødvendigt Onde, som følger med visse iøvrigt gode Elektroder for tynd Plade.

Af hver Svejser kræves et vist naturligt Haandelag, og dette gælder særligt for et saadant „Pillearbejde“ som Svejsning af tynd Plade. Øvelse og en

egnet Haandføring er selvfølgelig af stor Betydning, men kan ikke helt modvirke manglende Anlæg og Sikkerhed i Haanden. Det gælder især ældre Folk og Personer, der har været vant til haardt Muskelarbejde, f. Eks. Grovsmede. Det fremgaar heraf, at man ikke altid kan vente stor Dygtighed ved Svejsning af tynd Plade, selv ikke af ellers dygtige Svejsere.

En Svejser af tynd Plade bør have en vis Øvelse i at arbejde med tynd Plade, da Svejsning og Pladearbejde hænger nøje sammen; og begge Arbejdsmetoder anvendes vekselvis under Arbejdets Gang. Det gælder særlig ved blandet Fremstilling af enkelte Gensande. Ved Massefabrikation har man bedre Mulighed for at skille Svejsning og Pladearbejde fra hinanden.

Svejseren af tynd Plade og hans Maskine hører til en vis Grad sammen, og man bør ikke uden Nødvendighed lade ham skifte Maskine. De bedste Resultater faar den Svejser, der kan arbejde med en Maskine, hvis Karakteristik og Indstilling han har lært at kende.

Om Efterbearbejdningen skal kun siges, at Slaggen

naturligvis maa fjernes meget omhyggeligt, især hvis Genstanden skal galvaniseres. Selv smaa Slaggerester kan ødelægge Galvaniseringen. Da en Del Slaggerester kan være glasagtige og vanskelige, anbefales Maskin-

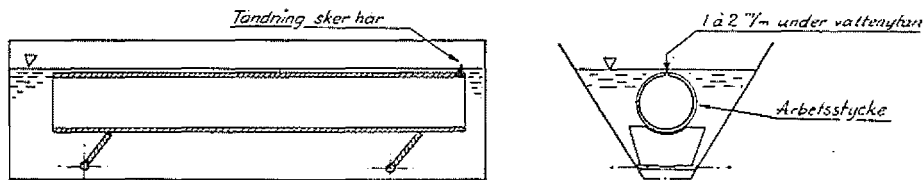


Fig. 22. Arrangement til Afkoling af Svejsestykket.

børstning eller Slibning for Galvaniseringen. — Slaggen er ikke altid lige let at fjerne, og man bør ved Valg af Elektrode ogsaa tage Hensyn til dette Spørgsmaal.

Arbejdsstykkerne maa ofte rettes efter Svejsningen, hvilket sædvanligvis sker ved kold Hamring af Svejsningen.

Retningen kan ogsaa ske ved lokal Opvarmning med Gasflamme el. lign. og samtidig Anvendelse af vaad Tvist og Træhammer, hvilket er kendt af enhver Pladearbejder.

## Fiskekutteren „Mill Ann“

Fra Holbæk Skibs- og Baadebyggeri ved A. Nielsen er der til Fiskeskipper J. Mikkelsen, Svaneke, afleveret en Fiskekutter, bygget efter Tegning af Ingeniør, cand. polyt. Knud E. Hansen, København.

Kutteren, der har følgende Hoveddimensioner, Længde 15,85 m, største Bredde paa Spant 4,75 m, Dybde 2,40 m og Brutto Tonnage 33 ts, er bygget af Eg og Bøg efter Skibstilsynets Regler. Den har faldende Stæv og Krydserhæk. Styrehuset er af Oregonpine med rund Front.

Udstyret svarer til bedste Praksis for Nordsøfiskeri fra Esbjerg. Lukaf for fire Mand forude samt Forstue med Vaskekumme m. v.

Kahytten er i smuk Finer med emailleret Ovn. Skodderne i Nærheden af Ovnen er klædt med Fliser.

Sladrekompas er anbragt i Skylightet i Lukafet.

Der findes elektrisk Lys overalt.

Radiostationen er leveret af P. M. Pedersen.

Vaadspil og øvrige Grejer for Fiskeri er installeret.

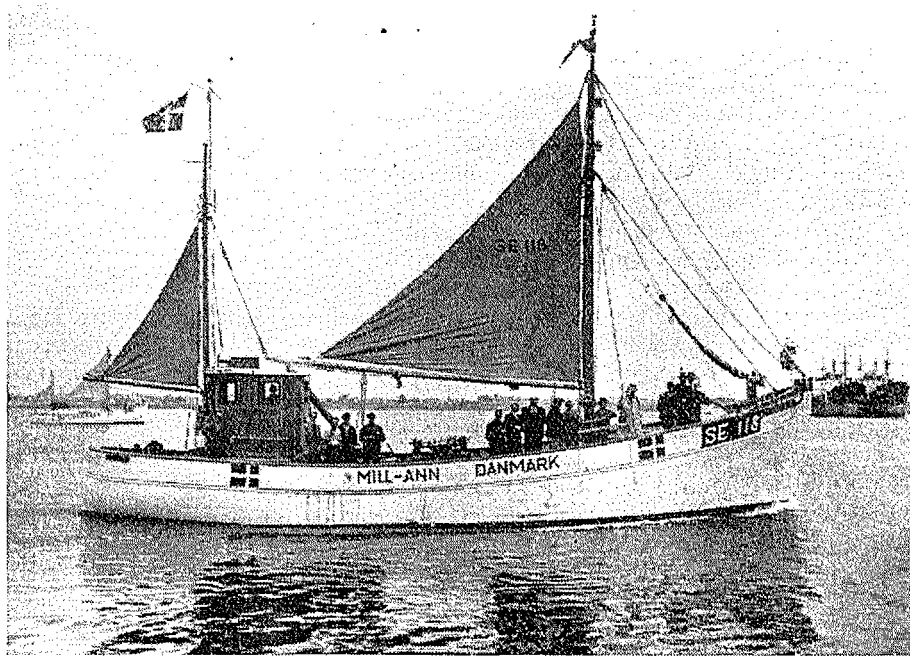
Motoren er en 120 HK Vølund-Motor med Koldstart, som paa Prøveturen gav „Mill Ann“ en Fart paa 9,5 kn. Fartøjet vil paa Grund af sin Konstruktion

utvivlsomt ogsaa under Fiskeri vise sig som et særdeles sødygtigt Skib.

Alt Arbejde er i meget solid og smuk Udførelse som altid fra Holbækværftet.

Prøveturen blev udført sammen med en fra Humlebæk Værft afleveret Kutter „Mill Greth“ af samme Størrelse, bygget til Fiskeskipper A. Mikkelsen, en Broder til J. Mikkelsen. Der var saaledes god Anledning til Sammenligning mellem de to ret afvigende Konstruktioner.

Begge Kuttere er afgaaet til Fiskeri fra Esbjerg.



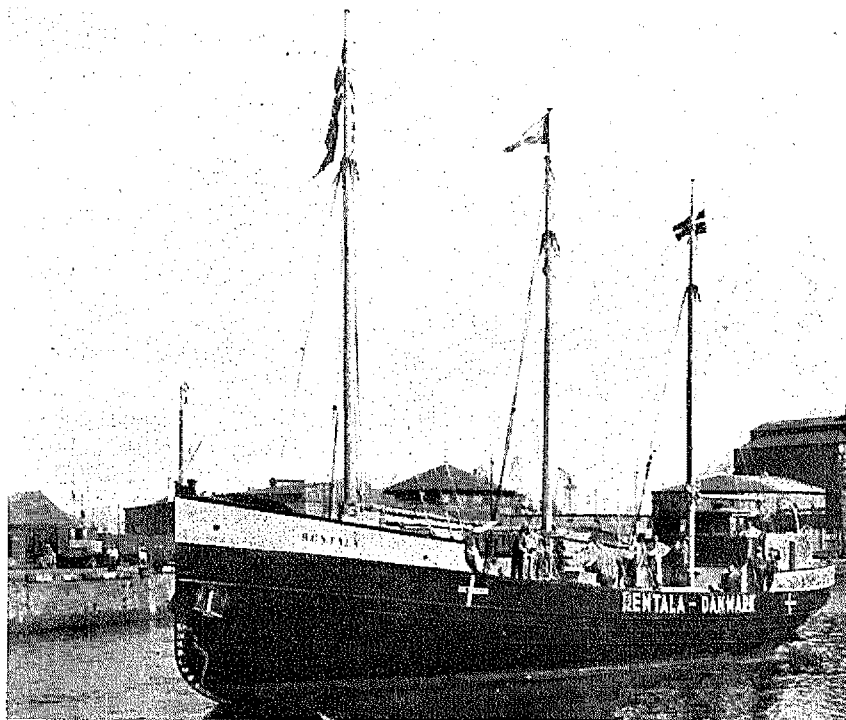
# Ombygning af et havareret Dampskib til Motorskib

Lørdag den 5. August afholdtes paa Aarhusbugten Prøvetur med M/S „Rentala“ tilhørende Rederiet „Clemens“ ved Kaptajn O. Larsen, Aarhus Shipping Co., Aarhus.

„Rentala“ er den gamle „I. P. Petersen“, bygget 1914 paa Aalborg Værft A/S; senere overgik Skibet til andet Formaal, hvorved det krigsforliste i Bæltet.

I Foraaret 1943 blev Skibet hævet af Svitzer og slæbt til København for Tætning. Derefter købte Kapt. Larson Skibet og overdrog Ombygningen af Skibet til Maskinfabriken „Derby“, Aarhus, hvor det ankom i November 1943.

Dampmaskinen, Kedlen samt alt indvendig i Skibet saasom Bundtanke, Skodder etc. blev udtaget. Hele styrbord Side, som var blevet beskadiget ved Forliset, er blevet fornyet. Nye Bundstokke samt Centerkøl er indbygget, og ligeledes er Skibets 2 Lastrumsskodder fornyet. Nyt gennemgaaende Vejrdaek med 2 Stk. moderne recesformede Skærstokke er indbygget. Skærstokkene er forsynet med specielle Laase af Ing. K. E. Hansens Konstruktion. Agter er indbygget et Dækshus for Beboelse for Kaptajn, Styrmand samt Kabys og Messe, endvidere Toilet; og paa Forkantet er opbygget og indrettet et moderne Styrehus med store oplukkelige Vinduer i Fronten. Kaptajnens Kahyt og Soverum er beklædt med Egetræspaneler, holdt i moderne friske Farver. Komfuret i Kabysen tjener samtidig som Centralvarmeovn. I Maskinrum er en 2 ts. Ferskvandstank opstillet med Forbindelse til en 300 Liter Forbrugstank paa Top af Huset. Skibet er rigget med 3



„Rentala“ paa Prøvetur.

Master som vist paa Fotografiet. Redningsbaad er opstillet agter og svinges ud ved Hjælp af Patentdavid. Forude under Bakken er indrettet Beboelse for 4 Mand, og paa Fordækket i hver Side er opstillet Staalhuse for W. C. og Vaskerum. For Losning af Skibet er opsat 2 Stk. 11½ Ts. Bomme samt 1 Stk. Søby og 1 Stk. Lidkøbing Motorspil. Maskinen, der er anbragt helt agter, er en 200 HK Alpha Diesel fra Frederikshavn, der ved en specielt konstrueret Skrue af Ing. K. E. Hansen, København, giver Skibet en Fart paa 9½ Knob paa Last.

Skibets Hoveddimensioner: Længde mellem P. P. 35,05 m, Bredde paa Spant 6,25 m, Dybde til Hoveddaek 2,90 m, Dødvægt ca.: 200 ts., Brutto Tonnage 175 ts., Netto Tonnage 87 ts., Fart lastet 9½ Knob, Klasse: Bureau Veritas.

**D/s DRACO**

Korresponderende  
Reder:

**R. Fischer-Nielsen**

Amaliegade 35 B

Telf. Palæ 5906

	Grundlagt 1875	<h1>Th. Møller</h1>	Grundlagt 1875
	<b>Proviand, Dæk- og Maskin-Stores</b>		<b>Nyhavn 45-47, København</b>
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



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

Grundlagt  
1899

**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



**IVER C. WEILBACH & CO.**  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN · K.

## C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

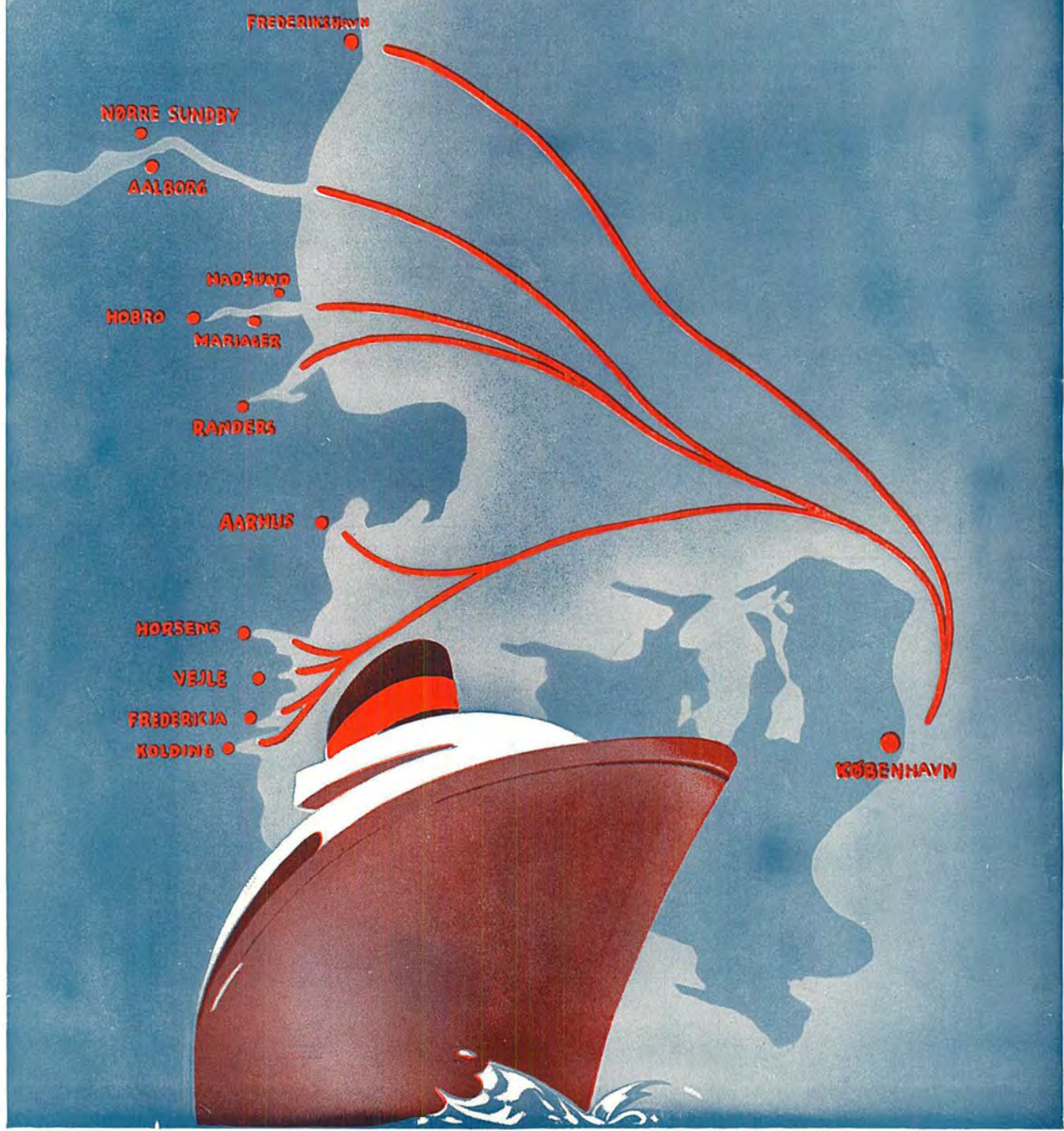
\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

1744

TORBEN 38

# REJS MED DFDS







# VIKINGEN

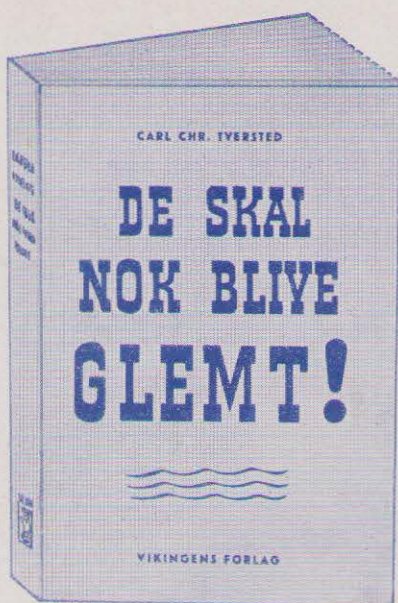
75 Øre  
1. November

FOR GOD VIND

Maleri af Joh. Koch

1944 - Nr. 11  
21. Aargang





En Bog De vil faa Glæde af!

# »De skal nok blive glemt«

Af C. C. Tversted

Paa Vikingens Forlag er udkommet en glimrende Debutbog som sikkert vil blive en af Efteraarets mest læste Bøger. Pressen sagde om den:

I *Berlingske Tidende* skrev H. P. Sonne: Det bedste i Bogen er en Skildring af Livet ombord paa et Skib i Farezonen, og enhver Sømand vil genkende og acceptere meget i denne Beretning.

*Aftenbladet skrev:* Romanens Personer er ikke Heltetyper, men almindelige Mennesker, Sømand af Profession — med Sømandens Luner og Sømandens Tankegang. Bogen er velskrevet, og Læserne vil nu alligevel ikke saa let glemme de søfarende Mænd, man stifter Bekendtskab med.

*Frederiksborg Amts Avis* skriver bl. a.: Folkene paa S/S »Irene« saa paa Udturen Søsterskibet »Jylland« gaa til Bunds. Paa Tilbagevejen kom Turen til dem; nogle faa Stykker af dem bjerger sig op paa en Flaade, hvor de i endeløse og pinagtige Døgn faar Tid nok til at rase mod Livets tilsyneladende Meningsløshed.

Forfatteren ved Besked med de Forhold, han fortæller om, og hans Bog rummer megen ægte Følelse.

*Dansk Styrmandsforenings Blad* skriver: Kun en søfarende kan give en realistisk Skildring af Livet under den farefulde Sejlads samt give en saa dybtgaaende psykologisk Beskrivelse af de enkelte Besætningsmedlemmer.

Samt videre i Anmeldelsen: De er alle Mennesker, der i Fællesskab under et uhyre Nervepres, forarsaget af Krigens Rædsler, pligtro udfører deres farefulde Gerning uden at gøre Krav paa Helteglorie.

*Frederikshavns Avis* skriver: Jo, Tversted er en god Fortæller, der evner at holde Læserne fangne fra først til sidst. Enhver, der kender den mindste Smule til Søens Folk og til Livet paa Havet, vil overraskes ved at se, hvor træffende Forfatteren har forstaaet at skildre Milieuet.

Pris Kr. 7,50

## Vikingens Forlag

Gl. Mønt 39 — København K. — Tlf. Central 9822 — Byen 8040

*Bestil Bogen hos Deres sædvanlige Forhandler eller paa Vikingens Ekspedition*

# VIKINGEN

HAVETS \* HAVNENS \* HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

## »BOMBEBØSSEN«S

**D**EN 2. November for 125 Aar siden oprettedes paa Initiativ af Waterschout, Kommandør i Flaaden Peter Norden Sølling, Sømandsstiftelsen „Bombebøssen“.

Sølling var født i Kristianssand Anno 1758 og døde i København den 7. Februar 1827. Kun 13 Aar gammel blev han Kadet, og allerede i 1774 fik han Tilladelse til at gaa paa Togt til Kina med et af „Asiatisk Kompagni“s Skibe. Togtet varede halvandet Aar, og det har sikkert været et haardt Job at tage for den 16-aarige Kadet, men han var dog ikke mere ked af det, end at han, efter at han i 1776 var blevet Sekondløjtnant, atter drog ud paa et lignende Togt. Og saadan fortsatte han — i 19 Aar sejlede han med „Asiatisk Kompagni“s Skibe som Styrmand og Skibsfører paa Indien og Kina. Under Krigen 1800—1814 var han Overlods og Chef for Kystforsvaret mellem Øster Risør og Kristiania og udførte denne ansvarsfulde Tjeneste klogt og dygtigt. Efter Krigen, da Danmark mistede Norge, forlod i 1814 mange norskfødte Søofficerer Danmark og gik i norsk Tjeneste, og det har sikkert været svært for Sølling at træffe sit Valg. Han elskede sit Fødeland, men følte sig alligevel saa stærkt knyttet til Danmark, at han forlod Norge og rejste til København, hvor han efter nogen Tids Forløb fik Stillingen som Waterschout.

Forinden havde Sølling under store Vanskeligheder og efter flere Aars Kamp mod Mistillid, Fordomme og egennyttig Opposition faaet indført en af ham forbedret praktisk og sødygtig Lodsbaadstype i Norge. Foruden energisk at agitere for denne, sejlede han selv med en af Baadene op langs Norges Vestkyst, hvor han løb ind i Fjorde og Havne, fremviste Baadens gode Egenskaber og gik til Søs med den, naar Vejret var saa forrygende, at selv Lodserne blev inde. Om alle de Vanskeligheder, han kom ud for, skrev han: „Alt var imod mig! Kabaler,

### 125 Aars Jubilæum

*Chikanerier af høje og lave. Skipper og Lodser lo mig ud, og paa min Bag gjorde de Nar ad mig og var stolte nok til at spørge,*

*om jeg vilde komme op og lære den gamle og vidt berømte norske Lods at sejle!“*

Men Sølling var utrættelig. Han gav ikke op, anstillede det ene Forsøg efter det andet, imødegik alle Indvendinger og vandt endelig Sejr for sine Baade. Inden han døde havde han den Glæde at se over 600 af disse i Brug paa Norges Kyster.

Nordmændene rejste ham en Mindesten og gav ham Navnet „En Nations Velgører“, men her hjemme er han bedst kendt som „Bombebøssen“s Stifter.

Det var under hans Virksomhed som Waterschout — en Stilling svarende til den senere Mønstringsbestyrers — at han fik Idéen hertil ved at se, hvor trist og sørgelig en Tilværelse mange gamle Sømænd maatte friste. Hvor han kunde, hjalp han dem af sin egen Lomme, men det strakte jo langtfra til, og han begyndte da at spekulere over, hvorledes han paa rette



„Bombebøssen“s Inspektør, Kaptajn P. Jørgensen, fotograferet ved en smuk Buste i Spisesalen, skænket af Billedhuggerinden Fru Ortmann.



*Et Par gamle Sømænd paa deres Værelse. Det er Kr. Jensen, der hører Radio, medens Martin Nielsen stopper Strømper.*

Maade kunde yde de gamle Søfolk en virkelig Hjælp. Efter Krigen kom der svære Dage for Handel og Søfart, mange Sømænd drev ledige om, og det skar Sølling i Hjertet, naar han paa Gaden mødte en gammel Søulk, der blottede sit hvidhaarede Hoved for at faa en Almisse.

Paa Waterschoutkontoret stod dengang en gammel Bøsse, hvori de besøgende kunde lægge en Skærv til trængende Søfolk. Denne ombyttede Sølling med en stor 200 Punds Bombe, muligvis en af dem, Englænderne i 1807 sendte ind over Byen. Den lod han ud-bore og indrette til Bøsse, og paa dens Dæksel lod han male et af ham selv forfattet Vers:

*„Med Bomber Skib og Gods og Huus kapsejses,  
af denne derimod skal Jer en Gaard oprejses!“*

Bøssen, som eksisterer endnu, blev anbragt paa Skippernes Laugshus, kom derfra til Waterschoutkontoret og Mønstringskontoret, hvorfra den nu er flyttet til Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg. Med sædvanlig Energi drev Sølling en mægtig Agitation for sin Bøsse. Til den danske Sømandsstand udsendte han et Opraab, som — da det er yderst karakteristisk for hans djærve gaaen lige løs paa en Sag, skal anføres her:

*„Til Kjøbenhavns Coffardie-Folk!  
Det er høi Tid, at der tænkes paa at hjælpe Jer til*

*Huuslye og Varme, naar I ere forlegne for Hyre eller ere blevene gamle og udslidte ved Søen, thi at gaa paa Gaderne om Nætterne, eller at ligge paa Sandkisterne, eller at søge Raadstue-Quarteer, det er alt for tungt et Liv for brave Søemænd, og, hos Verterne kan man ingen Barmhjertighed vente eller forlange uden med Daleren i Næven. At afhjælpe denne Plage, er min Hensigt.*

*Meningen er derfor med denne Bombe, som I se staae paa Betalingsbordet hos mig paa Laugshuset, at den Søefarende fra Kjøbenhavn engang om 1, 2, 3, 4, 5, 6 Aars Tiid, ligesom der kommer Gaver i Bomben til, skal have samlet til en Bolig, hvortil I saa høiligen trænge, paa det at naar I kommer fra en Reise og ei strax kunde faa Hyre, eller ere forliste, I da kunne søge Quarteer der, indtil I atter kunne komme tilsoes, hvorved I saa kunde spare Nattequarteer, og hver have sin Køieplads og Varme, samt varmt Vand til Thee eller Caffé, hvilket vel allene for 8te Dage hos Verterne kunde spare Jer en Udgift af 1 Rigsdalerspenge. Et Par hundrede forlegne Søemænd, saasom Styrmand, Baadsmænd, Matroser, Tømmere og Jungmænd, haaber jeg paa denne Maade skulle blive hjulpe, og en 30 til 50 gamle udslæbende svage Søfolk for bestandig. I kunde da der, i et saadant Matroskhuus som Søemænd leve sammen og hielpe hinanden indbyrdes med Raad og Daad, saavel til at faa Siou som Hyre og have et fast Opholdssted, hvor I paa søemandsvis kun-*

(Fortsættes Side 26)

# Superkargoen



EN November Aften i Aaret 1819 stod Hans Malling og unge Jørgen Ribber og snakkede sammen uden for Ribers Hus i Magstræde. Det var lige ved Solnedgangstid, hen mod Klokken fire; Duerne havde allerede sat sig til Ro over Indgangsportens gamle, skønne Rokokoportal, og Jørgen havde netop tændt Lygten i Porten.

Huset var et af de største i Gaden. Porten førte ind til en snæver, langagtig Gaard, som til højre begrænsedes af Naboejendommen, til venstre af Sidehuset med de høje Vinduer, hvor Ejerens, Superkargo<sup>1)</sup> Ribers Lejlighed laa, og afsluttedes af Baghuset. Her boede paa Førstesalen Understyrmand Malling med sin Moder. Magstræde var i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede en særdeles respektabel og af bedrestillede Borgere beboet Gade med smukke gamle Huse, som var blevet skaanet af Ilden under den frygtelige Brand i 1795. Smal og krum, med daarlig Brolægning og dybe Rendestene var den alligevel en af de hyggeligste Gader i Kvarteret. Det var først langt senere, da Folk efter Trearskrigen begyndte at flytte fra den indre By ud i Forstæderne, at dens gode Renomé blev ødelagt, fordi saa mange af Byens mindre pæne Damer rykkede ind i Lejlighederne.

„Nu maa Du vist hellere forsvinde op, Jørgen!“ sagde Malling. „Din Far kan komme, naar det skal være, og ser han Dig staa her og tale med mig, vanker der Skænd og Ukvemsord til os begge. Det er ogsaa altfor koldt for Dig at staa her uden Overtøj paa.“

„Pyt, jeg fryser da ikke med det store Tørklæde om Halsen! Og for min Skyld kan Far skælde ud, saa meget han orker, bare han ikke forbyder mig at gaa med „Tranquebar“, som han truede med forgangen. Men jeg ser nødigt, at han skælder ud over Dig — — —“

„Vrovl, Jørgen! Mig gør det ingen Fortræd, og letter det hans Humør, saa lad ham bare fare fort. Anbelangende „Tranquebar“ skal Du ikke være bange,“ trøstede han den unge Mand, „for nu, da Du er indført i Skibrullen som Skriver, piller han Dig næppe væk.“

„Han er saa gnaven over, at Du skal med. Hver Aften, naar han ellers plejer at lægge Kabaler, sidder han nu og skælder ud, saa baade Anne og jeg bliver ked af det. Og saa sender han os i Seng, fordi ham, Assistent Lassen kommer — det er der ingen Mening i, vel?“

„Stakkels Anne — naa, bryd Jer ikke om det! Lassen er hans betroede Mand, saa ham har han nok at tale med om Cargaison<sup>1)</sup>. Jeg kan ellers fortælle Dig, at vi skal staa til Søs sidst i Maanedens, og at vi foruden Kina ogsaa er destineret<sup>2)</sup> til Trankebar!“

„Ih — det har Far slet ikke sagt noget om! Bare vi nu ikke faar for stærk Frost, for se — vil Du bare se her, der er allerede Is paa Pytterne!“

„Naa—aa, det klarer vi vel nok. Nu i Morgen skal vi begynde at ballaste, for ret meget Cargaison faar vi ikke med ud over det sædvanlige til Faktori<sup>3)</sup>erne, Vin og Smør, samt noget Bly og Staal. Saa vi kommer til at sejle med Sand og Graasten i Lasten, Jørgen!“

„Hvor lang Tid ta’r saadan en Rejse?“

„Det er, som Vejr og Vind bestemmer det. Ud til Kina og hjem igen kan gøres paa en 15—16 Maaneders Tid, men der er ogsaa Skibe, som har gjort det paa 14, og andre, der har været over to Aar om det.“

„Uh, hvor jeg glæder mig, Hans!“

„Det er ogsaa et rask Liv, som Du vil komme til at synes om, naar Du har faaet Søsengen overstaet. Men det er et Liv, der kræver raske Folk, som baade kan ta’ et Tag og holde godt Somandsskab og bruge baade Bøsser og Kanoner! Skade kun, at Du skal være Ne-

1) Superkargoen førte Tilsyn med et Skibs Ladning og forestod Køb og Salg.

1) Ladningen.

2) bestemt.

3) Handelsstationerne.



*Han hilste høfligt, men den gamle Herre lod, som om han ikke saa det.*

og Regnekunsten. Senere kom han til København, blev antaget som Skriver og Volontør i „Asiatisk Kompagni“s Tjeneste og kom til Søs med dets Skibe. Gennem mange Rejser i Kina- og Ostindiefarten havde han ved sin Dygtighed samt en god Portion Haardhed og Hensynsløshed nedefter, forbundet med sledsk Ærbødighed mod sine Foresatte, efterhaanden arbejdet sig frem til sin nuværende betydelige og indbringende Stilling. Høj og rank, mager og skaldet, med snu og kloge Ansigtstræk virkede han ikke netop sympatisk; men der var i hans skarpe Blik og ved hans ejendommelige, dæmpede Tale noget, som imponerede de fleste Mennesker, han havde at gøre med.

Riber var gift, men havde forstaaet at indgyde sin Hustru og sine Børn en mægtig Respekt, saa han nærmest, i hvert Fald over for Konen, optraadte som Hustryran. Madam Riber var en sagtmodig, jævn Borgerkone, som beundrede sin Mand og passede sit Hus dygtigt, men heller ikke interesserede sig for noget som helst andet. Datteren, den

gotiebetjent<sup>1)</sup> og ikke rigtig Sømand! Men naturligvis kan Du ad den Vej række videre og faa et bedre Udkomme, især da Din Far har saa meget at sige inden for Kompagniet. Selv tjener han langt mere end Kaptejnen paa en saadan Rejse, det er evigt sikkert, selv om jeg ikke ved, hvor mange Procent han faaar af Ladningens Værdi!“

„Jeg vilde alligevel hellere være rigtig Sømand og blive Skibsofficer som Du!“

„Det tænker jeg ogsaa vilde passe bedre for Dig end at sidde og prente med Gaasefjedren i Næven, mens Sveden driver fra Panden ned i de tykke Protokoller! Saa har vi andre det langt friskere oppe paa Dækket eller i Rejsningen, kan Du tro. Men Superkargoen vil jo ha' det saadan, og det nytter ikke at snakke om den Sag. Men stik nu op — han maa straks være her! Og hils Anne fra mig, Jørgen!“

„Det gør jeg altid — enten Du siger det eller ikke, for saa faar jeg hende i godt Humør!“ lo Jørgen og løb ind gennem Porten og op i Sidehuset.

Malling smøgede Pjækkertkraven op om Ørene, stak Næverne i Lommen og gik ud paa Gaden. Henne i Snaregade kom en Skikkelse gaaende imod ham, og ved Skæret fra den melankolsk lysende Tranlygte, som stod der, saa han, at det var Superkargoen, der kom hjem fra Kompagniets Kontorer ude i Strandgaden paa Christianshavn. Han hilste høfligt, men den gamle Herre lod, som om han ikke saa det, og gik ligeegyldigt forbi ham.

„Tranquebar“s Negotiechef, Superkargo Johannes Riber, var født i Bergen, hvor han paa Tyskebryggens Kontorer havde faaet sin første Uddannelse i Skrive-

velvoksne Jomfru Anne, var en mørk og ualmindelig nydelig Pige, og Riber havde for disse Egenskabers Skyld bestemt hende til Ægtemage for sin Assistent, Steen Lassen — en dygtig, men samvittighedsløs ung Fyr, som hørte til en af Stadens mest ansete og velhavende Familier. Det Parti syntes Superkargoen var absolut passende, men Jomfru Anne havde en ganske anden Mening — og sin Faders Stædighed og bestemte Vilje.

Da Riber kom ind i sin Port, saa han ved Skæret fra Vinduerne i Baghuset Anne komme ud fra dette, og naaede samtidig med hende Trappen op til Sidehuset.

„Har jeg ikke sagt, at det Renderi over til Madam Malling er ophørt?“ snerrede han og standsede Datteren ved Trappen.

„God Aften, Far! Uf, hvor er det dog koldt!“

„Jeg talte ikke om Vejret. Hvorfor svarer Du ikke paa mit Spørgsmaal?“

„Spurgte Far da om noget?“

„Forstaar Du ikke, eller er det skralt med Din Hørelse? Jeg sa', at Renderiet over til denne Madam Malling er hørt op — det er kanske tydeligt nok?“

„Far mener, at det skal høre op?“

„Hvad fejler Dig? Vil Du trodse mig, Tos?“

„Jeg mente ikke at gøre noget galt, fordi jeg afleverer til Ma-



*Jomfru Anne Riber.*

<sup>1)</sup> Handelsbetjent.

dam Malling, hvad jeg tidligere har laant af hende.“

„Naar jeg har sagt, at jeg ikke ønsker noget Samkvem mellem os og Familien Malling, saa er det et Forbud mod, at Du gaar derover, ligegyldigt under hvilket Paaskud!“ Riber stirrede ondt paa Datteren. „Jeg forbyder Dig det!“ snerrede han, puffedede Anne til Side og gik hurtigt op ad Trappen.

Anne fulgte tavs efter ham. Hun forstod saa godt Faderens Mening, men hun holdt af Malling, holdt maaske alt for meget af ham, skønt hun kun var 19 Aar og han meget ældre — han var fyldt de 31! Derfor var det hende umuligt at finde sig i denne ækle Lassens Opmærksomheder, skønt hendes Mor havde bedt hende saa meget om ikke at irritere og gøre Faderen vred ved at anstille sig kold og afvisende. Anne vidste, at dersom hun ikke fik Hans Malling, forblev hun Jomfru hele sin Levetid, lige meget hvordan Faderen saa teede sig, det var vist og sandt!

Og hun slog trodsig med Nakken, da hun efter Riber traadte ind i Forstuen.

Da Familien havde spist til Aften, gik Superkargoen ind i sit Arbejdsværelse. Noget efter kom Assistent Lassen; Riber forlangte Te og Rom, og de to Negotiefolk tog fat paa deres Cargaisonlister og andre Papirer. Der gik et Par Timer med dette, medens Herrerne af og til forfriskede sig med den fine Te, som de nød tillavet med en Teskefuld Rom til hver Kop. Saa rejste Riber sig, Lassen lagde Protokoller og Lister til Side og vilde tage Afsked, da Superkargoen greb ham i Armen.

„Jeg beklager, at De ikke fik Lejlighed til at hilse paa min Datter i Aften!“ begyndte han.

„Jomfru Riber er da vel ikke syg?“

„Aldeles ikke! Hun befinder sig i bedste Velgaaende, men synes desværre at ignorere sin Faders Ønsker og Bestemmelser, hvorfor jeg har beordret hende til at blive paa sit Kammer. Dette giver mig Anledning til nogle Bemærkninger, som jeg mener, jeg ikke bør skjule for Dem. Jeg skal sige Dem, Herr Lassen, at denne ubehagelige Person, Tredjestyrmænd Malling, som vi før har talt sammen om, og som De ved logerer her i Baghuset sammen med sin Moder, har faaet Indpas hos det taabelige Pigebarn formedelst hendes Gang hos Moderen — — —“

„Herr Riber mener da ikke, at Jomfru Anne interesserer sig for den raa Søborste?“ afbrød Assistenten forbausset.

„Desværre maa jeg indrømme, at jeg paa Grund af mine mange og store Forretninger ikke i saa fuld Grad som ønskeligt har kunnet holde Øje med min Datters Gøren og Laden, hvorfor hun har haft alt for god Lejlighed til under sin Moders lempelige Tilsyn at holde Samkvem med Styrmanden. At dette ikke er af det gode, forstaar De sikkert. Det vilde være ønske-

ligt, om denne Malling kunde likvideres paa en eller anden Maade, saa hun kunde bekomme sin Fornuft tilbage. At det volder mig stor Sorg og Malice, at det er gaaet saaledes, forstaar De ogsaa!“

„Selvfølgelig, og jeg er dybt og smerteligt berørt over den for mig saa traurige Meddelelse, men da Fyren nu gaar paa Rejse sammen med os andre, kommer han jo bort fra Jomfruen, som kanske da vil tabe Interessen for ham.“

„Tro ikke det, Herr Lassen! Det vil ganske afgjort gaa lige modsat! Nej, om det derimod skulde hænde, at han ikke kom med, blev sejlet agter ud og regnet for absenteret, eller om han gjorde sig skyldig i et eller andet, der vilde forhindre hans videre Avancement i Kompagniets Tjeneste,

saa gik det store nok af ham — men saadant kan man vel næppe regne med sker!“

„Muligen ikke, men man har da Lov at haabe det!“ svarede Assistenten med et sledsk Smil.

„At det allenfals er mig i højeste Grad imod at skulle fare i Skib sammen med Styrmanden, skal jeg ikke lægge Skjul paa, Herr Lassen. Men gaa nu hjem. De er en fornuftig ung Mand, og vi maa saa haabe paa et heldigt Tilfældes Hjælp — De forstaar?“

Lassen nikkede.

„Vil De formelde Herr Agenten og Deres Fru Moder min ærbødigste Hilsen. God Nat — vi ses paa Kontoret i Morgen ved sædvanlig Tid!“

„Jeg takker for Hilsenerne, Herr Superkargo! God Nat!“

Udfør det store Pakhus laa en halv Snes Dage senere „Tranquebar“ klar til at varpe ud for at staa Nord paa i Sundet, saa snart Vinden var til det. Det smukke 400 Kommercelæsts<sup>1)</sup> Skib var rigget som Fregat, med sortmalet Skrog, prydet med en hvid Stribe, der i Højde med Røsterne i to Fods Bredder gik Skroget rundt parallelt med Vandfladen. Lige over Striben stak paa hver Side 12 Kanoner deres Munding, med de blanktpudsede Messingspejle isat, ud gennem Kanonportene for at vise, at „Tranquebar“ var klar til at tage en Tørn med Sørovere eller andre, der kom den for Boven med ondt i Sinde.

Et tyndt Islag dækkede Havnen og Reden — det var paa Tide, at Skibet kom af Sted, inden Isen bandt Sundets Bølger. Ganske vist hændte det, at en Kinarfarer maatte ises ud, men det var et stort og stygt Stykke Slid, som man helst undgik. Besætningen var mødt om Bord, kun een Mand manglede, en af Skibets bedste — Tredjestyrmænd Malling havde endnu ikke vist sig, skønt alle Dagen før havde modtaget Ordre til at stille Klokkeren syv slet. Travlt var der baade om Bord og i Land. Ganske vist var Ballast og Udladning

<sup>1)</sup> En Kommercelæst svarede noget nær til 1,95 Registertons.



„Den unge Mand er bedrøvet over, at Styrmand Malling, som var hans gode Ven, er udeblevet.“ forklarede Præsten.

indlosset og stuvet paa Plads, Vandtønderne var fyldte, Ammunitionen anbragt i Magasinerne og Besætningens Gods langet ned paa Banjerne og i Kamrene, men der var stadig nok at gøre. Paa Pladsen løb Arbejdere og Sjøvere rundt med Kasser og Pakker, Tøjruller og Brædder; Negotiefolk og Skrivere med lange Lister i Hænderne styrtede fra Skib til Pakhus og tilbage igen. Hen mod Middagstid begynder en laber Brise at komme op fra Syd-Syd-Vest, og straks gav Føreren, Kapitajn Balle, Ordre til at forcere Arbejdet og være klar til at varpe ud saa snart som muligt.

Men Styrmand Malling kom stadig ikke!

Overstyrmand Hansen sendte en Dreng hjem til Madam Malling i Magstræde, men hun fortalte grædende, at Styrmandden Aftenen før var gaaet ud og ikke siden havde vist sig eller ladet høre fra sig. Og saa varpede „*Tranquebar*“ ud, blev slæbt gennem Havnen og Bomløbet af fire Farøjer, hvorefter den ankrede for Natten paa Reden, klar til at gaa under Sejl næste Morgen, om Vinden holdt sig.

„Herr Riber har sagtens hørt, at Tredjestyrmænd har absenteret sig?“ sagde Assistent Lassen til Superkargoen, da denne kom op paa Dækket for at faa en Mundfuld frisk Luft — nede om Læ var Atmosfæren tyk og fæl.

„Jo, er det ikke mærkværdigt! Husker De, vi forgangen hjemme hos mig netop talte om, at et saadant Tilfælde kunde hændes, men begge var enige om, at det næppe var tænkeligt med nævnte Person. Og saa sker det dog alligevel!“

„Himmelens Tilskikkelser er underbare, Herr Riber!“ svarede Lassen og rettede front sine Øjne op mod Rigningen. „Aldrig havde jeg tænkt det om Styrmand Malling, der sin udannede Optræden til Trods altid har vist sig som en præcis og tjenstivrig Mand.“

„Om Himmelen har haft noget med det at gøre, er jeg ikke sikker paa. Snarere synes det mig, som om slette Mennesker har haft deres Fingre i Spillet. Hvem siger, at han har absenteret sig? Der kan da være hændt Fyren et eller andet menneskeligt, som mod hans Vilje har forhindret ham i at møde om Bord, ikke sandt, Herr Lassen?“

„Bevares — Herr Superkargoen har fuldstændig Ret! Der er saa mange Skarnsfolk paa Gaderne efter Mørkets Frembrud, og nogle af dem ved sikkert, at Kinafarerne har faaet Penge paa Lommen. Ak ja — der kan saamænd ske saa meget, Herr Riber!“

„Vi maa jo se at komme over det!“ mente Superkargoen og gik agter efter.

Jørgen Riber var en rask ung Mand, men alligevel sad han tavs og forgrædt nede paa Banjerne, medens alle andre var glade og i højt Humør over snart at skulle af Sted. Han var ulykkelig for Mallings Skyld, og efter at han havde hørt den Besked, Drengen bragte Overstyrmanden fra Moderen, blev det ham helt uudholdeligt. Og saa græd han — han kunde ikke lade være.

„Hvad er der galt, unge Mand?“ spurgte Skibspræsten venligt. „Er det Hjemve?“

Jørgen rystede paa Hovedet. „Nej, Herr Pastor — var det bare kun det! Jeg er saa ked af, at Tredjestyrmænd ikke er kommet — der maa være sket en Ulykke med ham, det er jeg sikker paa!“

„Var I saa gode Venner?“ spurgte Præsten deltagende.

„Ja, vi — — —“

Jørgen tav pludselig — han saa Assistent Lassen komme hen imod sig.

„Naa, Jørgen — sidder Du her! Jeg har søgt efter Dig, da Din Far ønsker, at Du skal afskrive nogle Breve for ham. Men hvordan er det, Du ser ud — er der noget galt?“

„Den unge Mand er bedrøvet over, at Styrmand Malling, som var hans gode Ven, er udeblevet,“ forklarede Præsten.

„Aa hvad, det skal Du ikke ta' Dig saa nær! Han har sagtens gjort sig en glad Aften og faaet for meget i Hovedet, saa han ligger et eller andet Sted og sover Rusen ud, som Søfolk jo saa ofte gør — — —“

„Det kan ikke passe, saadan er Malling ikke!“ afbrød Jørgen vredt.

„Hvad ved Du om det?“ svarede Lassen i en lige saa stridbar Tone. „Tror Du, at han er bedre end andre Søfolk og gaar af Vejen for et fyldt Bæger? Du burde nok hellere søge Din Omgangskreds blandt mere dannede Mennesker, hvad der sikkert ogsaa vilde behage Din Far. Se saa at komme hen til ham, han er i sit Kammer nu!“

„De bør ikke bebrejde den unge Mand, at han er trofast i sit Venskab og bedrøvet over, at det maaske er gaaet Styrmanden ilde!“ sagde Præsten til Lassen, som imidlertid blot trak paa Skulderen og gik op paa Dækket.

Præsten trøstede Jørgen med, at Styrmanden nok kom om Bord igen, men Jørgen rystede tvivlende paa Hovedet, tørrede sine Øjne og gik agter efter.

(Fortsættes).



## KAP HORNS-GUT

(Fortsat fra forrige Nummer)

## FEMTE KAPITEL

I den luksuriøst udstyrede Dagligstue i Konsul Parkers Villa sad Konsulinden og Helga ivrigt syssel-satte med deres Haandarbejder.

Konsulinden var en høj, statelig Dame i sin bedste Alder — smuk endnu trods de graa Stænk ved Tindingerne — og de trætte og bedrøvede Træk, der næsten altid prægede hendes Ansigt og gav hende et Udseende, som talte sit eget Sprog. Folk sagde, hun var forkuet.

Helga sad som en udsprungen Rose og blomstrede i al sin Ungdomsfriskhed. Legemlig set havde hun ingen Skade taget af den letsindige Badetur; men hun, der altid havde været den oplivende Solstraale i Hjemmet, var siden den Dag blevet tavs og tankefuld. Hun lukkede sig inde i sig selv og svarede aandsfraværende i Øst, naar hun blev spurgt i Vest, og den Forandring undgik ikke det skarpe Moderøje. Men Konsulinden spurgte ikke. Hun drog sine Slutninger efter det, hun saa, og det, hun havde hørt om Begivenheden paa Stranden, men hun holdt dem hos sig selv. Hun kendte sin Mand.

I Værelset ved Siden af sad Konsul Parker og trommede nervøst med Fingrene paa sit Skrivebord. Aarene havde gjort ham fyldigere, men havde til Gengæld revet alle hans Hovedhaar af. Ellers havde han ikke forandret sig stort. Det var de samme haarde Træk som i de yngre Dage, og netop nu udtrykte hans Ansigt den dybeste Ringagt, som han sad dér og bed sig i de blodløse Læber, mens han med halvt tilknebne Øjne læste et Brev, som han lige havde modtaget.

„Utaknemmelige Tølper!“ raabte han og sprang op fra Stolen, da han havde endt Læsningen. „Hvilken uhørt Frækhed!“ . . . Han rev Døren til Dagligstuen op med en Voldsomhed, der fik de to Damer til at fare sammen — og brasede ind. „Har man kendt Mage til uforskammet Person! — Læs! — Læs! . . . Han rakte sin Hustru Brevet. „Her nedværdiger man sig til at skrive en hel Jerimiade af Taksigelser til saadan En, og saa smider man mig oven i Købet mine Erkendtligheder lige i Ansigtet igen.“

„Jamen vær dog rolig, kære Mand,“ sagde Konsulinden. „Jeg kan da ikke læse, saalænge Du tager saadan paa Vej.“

„Nej, Du kan ikke Dit, og Du kan ikke Dat,“ vrængede Konsulen og rev Brevet til sig igen. „Og saa saadan en Stympet. Han taler om Pligt og Ære. Er han Sømand? Hæ! — Som om det ikke er en Sømands første Pligt at være høflig og sige Tak, naar nogen byder ham noget.“

„Hvad er der dog i Vejen, Far?“ spurgte Helga.

„Hvad der er i Vejen. Det skal jeg saamænd sige Dig, min Pige. Der er det forbandede i Vejen, at jeg har været ædelmodig nok til at sende denne Erik Malm hundrede Kroner, fordi han var ved at drukne Dig med sit Vandpjaskeri, og nu er han uforskammet nok til at sende mig dem tilbage igen: Hans Pligt som Menneske kan ikke købes for Penge, skriver han.“ . . . Konsulen slog ud med begge Hænder. „Jeg ved ikke, hvad I giver mig.“

Rødmen skød som en Purpurstrøm op i Helgas Kinder.

„Har Du virkelig tilbudt Erik Malm Penge, Far?“

Konsulen betragtede forbavset sin Datter.

„Du spørger, som om Du ogsaa føler Dig fornærmet. Hvad skal det sige?“

„Fy, Far!“ sagde Helga. „Det var ikke smukt.“

Saa rejste hun sig brat og forlod Stuen.

Konsulen stod et Øjeblik stum af Forbavselse. Saa vendte han sig mod sin Hustru igen.

„Ikke smukt! — Hører Du, Juliane? Hører Du, hvad Din Datter tillader sig at sige?“

„Ja, jeg hører det,“ sagde Konsulinden og sukkede.

„Ja, Du hører det! Og Du tier — og samtykker maaske ogsaa. Naar det kommer til Stykket, føler Du Dig vel ogsaa forarget over mig.“

„Herregud, Parker! Lad dog mig være udenfor. Jeg forstaar Jer ikke — hverken Dig eller Helga.“

„Nej, det tvivler jeg saamænd ikke om!“ raabte Konsulen og smækkede Døren til sit Arbejdsværelse i efter sig.

Helga havde truffet Erik Malm paa Stranden. Hun havde takket ham og bedt ham ikke føle sig krænket over Faderens Ubetæksomhed. Men Erik Malm havde blot smilet og rystet paa Hovedet og var veget udenom, og saa havde de talt om andre Ting. De havde spadseret sammen langs Stranden, og Tiden var løbet fra dem, uden de mærkede det. Og da Helga endelig rakte Erik Haanden til Afsked, havde han set paa hende med store, bedende Øjne og spurgt, om hun kom igen. Og Helga havde stiltiende trukket Haanden til sig og nikket Farvel.

Siden den Dag var Erik Malm sjældent alene paa sine Udflugter langs Stranden. Bestemt paa Klokkeslet mødte han op ude ved Strandfogedens Hus. Og omtrent paa samme Klokkeslet var Helga der ogsaa.

Gamle Ole Vibe smilede polisk, naar han saa dem komme gaaende — hver fra sin Side. Han tænkte sit; men han holdt af Erik Malm og for hans Skyld ogsaa af Helga, endskønt han ellers ikke lagde Skjul paa, at hele Konsulfamilien var ham imod. I dette Tilfælde

kneb han dog baade Munden og Øjnene i og lod, som han ingenting saa. — Men der var andre, der saa. Den lille Øs samtlige Beboere vaagede skarpt over hinandens Laden og Gøren. Hundreder af Argusøjne og Judasøren var bestandig i Aktivitet. Den ubetydeligste Begivenhed, der kunde give Stof til Sladder, blev grebet med en Begærlighed, som var det et nødvendigt Næringsmiddel for disse Menneskers Eksistens. Og det varede ikke længe, før Rygtet løb Øen rundt, at Drømmeren gjorde Haneben til Konsulens Helga.

Men Erik Malm var ikke den eneste. Helga havde mange Tilbedere, og blandt de ivrigste var ogsaa den smukke og belevne Ankerkrone Debel — Erik Malms Kammerat paa Styrmandsskolen. „Greven“ blev han almindelig kaldt, og selv satte han ogsaa et *von* mellem Navnene; men rundt om i Krogene hviskedes der om, at det blaa Blod i hans Aarer ikke var ganske ægte.

Han havde straks efter sin Ankomst til Øen opsporet den smukke Konsuldatter og havde grebet den første Lejlighed til at forestille sig i al sin Glans; men hans sødladne Væsen havde stødt Helga bort, og skønt han vedblev at forfølge hende med en Opmærksomhed, der ikke var til at misforstaa, opnaaede han dog intet. Helga søgte til enhver Tid at undgaa ham, og hun skjulte det ikke.

Dette æggede dog kun Greven — og ansporede ham til yderligere Ihærdighed, saa han tilsidst fulgte Helga som en Skygge, hvor hun gik, og han blev derfor ogsaa den første, som opdagede hendes Stævnemøder med Erik Malm.

Skinsygen rasede i ham. — Han, Greven, forsmaaet. Han, der kunde faa hvilken som helst Pige, blot han rakte Haanden ud — skudt ud af en saa simpel Person. — Nej, aldrig. Han skulde dog vise, at han ikke saaledes lod sig distancere — — —

Glad og straalende kom Helga fra Stranden. Det jublede inden i hende. Det sang, og Sangen tonede frem i en sagte Nynnen, mens hun gik i sine egne Tanker. Men da hun drejede ind paa Pladsen foran sin Faders Villa, blev hun med ét tavs. Hun havde set en Person komme ud fra Villaen — en Mandsperson, der skyndte sig den modsatte Vej og gjorde sig usynlig om det første Gadehjørne, og hun havde genkendt Greven.

En Anelse greb Helga, og den blev bestyrket, da hun kom ind, og Konsulinden uden nærmere Forklaring lod hende vide, at Faderen ønskede at tale med hende. Men Helga bekæmpede sin Frygt.

„Naa, er Du endelig dér!“ raabte Konsulen hende i Møde, da hun aabnede Døren til hans Arbejdsværelse. „Hvor har Du opholdt Dig hele Eftermiddagen?“

„Paa Stranden, Far,“ svarede Helga frejdigt og saa Faderen ind i Øjnene.

„Ja saa! — Med denne Erik Malm? — Folk siger, Du spiller Kæreste med ham! Er det sandt?“

Hvilke Anelser Helga end havde, kom dette Spørgsmaal hende dog uventet. Hun rødmede og stod forlegen uden at kunne finde Ord til at retfærdiggøre sig.

„Naa, svar! Ingen Omsvøb. Jeg vil vide ren Besked!“

„Det var et stygt Udtryk, Du brugte, Far,“ sagde Helga, da hun endelig havde fattet sig. „Det er ond Sladder og Bagvaskelse. Men naar Du absolut vil vide Sandheden; ja, saa har jeg talt med Erik Malm, og

spadseret med ham har jeg ogsaa, fordi jeg har fundet Behag i hans Selskab; men ud over det er jeg mig ingen Brøde bevidst.“

Konsulen fo'r op som bidt af et giftigt Kryb.

„Hvad siger Du, Barn? Saa er det jo sandt, hvad Folk siger. Og det har Du vovet bag min Ryg.“

„Ja, Far, det har jeg,“ sagde Helga og gik hen og lagde Armen om Faderens Hals. „Erik Malm er et godt og rettænkende Menneske. Jeg tror, Du vilde synes om ham, dersom Du lærte ham at kende. Husk, Far, Du skylder ham, at Du har mig endnu.“

Helga græd, og hendes Taarer gjorde et Øjeblik Konsulen blød om Hjertet; men saa rev han sig pludselig løs fra Datterens Omfavnelse.

„Skylder ham!“ vrængede han arrigt. „Har jeg ikke takket ham tilstrækkeligt — og tilmed maattet taale hans Uforskammetheder? Jeg havde hellere set, Du var blevet derude end at opleve dette.“

„Fy, Far! Du maa ikke tale saaledes. Det mener Du jo slet ikke.“

„Gu' gør jeg saa!“ snærrede Konsulen. „Og jeg bryder mig ikke en Døjt om al Din Snak og Dit Pjank. Her skal ingen Kærestier være med disse Styrmandselever. Jeg kender disse Sømandsforlovelser — i Dag én — i Morgen en anden. Slaat Du kun de Griller af Hovedet. Det bliver der ikke noget af. Og nu, march — op paa Dit Værelse, og der bliver Du, til jeg giver Dig Lov til at komme ned.“ . . . Han snappede efter Vejret af Anstrengelse og pegede bydende paa Døren; men da han saa, at hans Datter ikke gjorde Mine til at adlyde hans Befaling, pustede Arrigskaben hurtigt ny Luft i ham. „Havde det saa været Grev Ankerkrone, saa kunde jeg til Nød forstaa det. Men denne — Nok sagt, der ikke ejer Salt til et Æg! Føj for Pokker! At Du ikke skammer Dig — at gøre os til Grin for hele Øen.“

„Nej stop Far!“ udbrød Helga kridhvid i Ansigtet og dirrende af Trods. „Nu gaar Du for vidt. Hvad enten Du synes om det eller ikke; mine Venskabsfølelser bestemmer jeg dog selv over. Du bruger Ukvemsord mod en brav Mand, som Du slet ikke kender. Fy, Far! Hvor kan Du gøre det?“

Hold Mund!“ skreg Konsulen ude af sig selv af Raseri.

„Nej, Far, Du har forlangt Sandheden, og den skal Du faa — ogsaa om denne Grev Debel, som Du anbefaler mig — ham, der har bæret Dig med sit Besøg og sin Klaffer. Jo-oh! Jeg saa ham komme ud herfra. Han luskede den anden Vej bort, da han fik Øje paa mig. Men jeg siger Dig, Far: tro ikke, hvad han fortæller. Ham kender Du heller ikke; men jeg kender ham, og alle unge Piger her paa Øen kender ham og ved, at han er en slet Person — en Kvindeforfører, der gør sig til af en Titel, som han ingen Ret har til — Greve — jo, pyt! Enhver ved, at han har sat Himmel og Jord i Bevægelse for at finde sit Ophav. Ham er det vist lige meget, hvilken Ankerkrone det blev; men desværre for ham vil nok ingen kendes ved ham. Og dersom Du sætter en Ære i at komme i Forbindelse med den Person, der har en Debel til Moder og en Ankerkrone til Fader — saa værsgo; men Din Datter sætter ikke Pris paa hans forlorne Herligheder.“ . . . Helga snurrede rundt paa Hælen som en Top. „Ha! ikke engang Tænderne er hans egne!“

Saa var hun ude af Døren.

Konsulen stod maalløs. Han saa ud, som havde han faaet en Spand koldt Vand ned ad Ryggen. Nok vidste han, at Datteren havde arvet noget af hans eget heftige Temperament — men saaledes. — At det kunde faa et saadant Udbrud, havde han aldrig tænkt sig. Og han følte, som havde han set sit eget Spejlbillede og fundet det mindre tiltalende.

„Bevares for en Furie!“ udbød han, da han omsider havde overvundet sin Benovelse. „Men Pokkers raskt Pigebarn.“

Saa fo'r han frem og tilbage i Værelset som et indespærret Vilddyr.

Helga var straks gaet op paa sit Værelse. Hun havde kastet sig paa Sengen og laa ganske stille med lukkede Øjne. Ophidselsen havde afkræftet hende. En lammende Mathed var kommet over hende. Hun var ude af Stand til at holde Rede paa det Virvar af Tanker, der myldrede frem i hendes Hjerne. Blodet bruste gennem hendes Aarer og hamrede i hendes Tindinger som Stempelslag, og saaledes laa hun i en Døs, til Dagen gik mod Hæld. Men da Aftenen kastede sine tavse Skygger ind i Værelset, kom hun til sig selv. Hun havde faaet Ro i Sindet og Kraft til at holde Tankerne fast.

Langt borte hørte hun de dumpe Drøn fra Havet. Hun tænkte paa Erik Malm — paa deres første Møde — og paa alle dem, der fulgte efter. Eet for ét genkaldte hun sig dem alle — dvælede ved hvert Ord, de havde vekslet, og hun følte det som en salig Rus, der gennemstrømmede hende. Hun følte, de var kommet hinanden nærmere og nærmere for hver Dag.

Saa vendte Tankerne sig til Faderen, og hun spurgte sig selv, hvad der var sket, hvad hun havde sagt. Det stod hende klart, at hun havde taget Erik Malm i Forsvar. Men hvorfor havde hun gjort det? Med hvilken Ret var hun traadt op mod sin egen Fader for at tale en andens Sag? — Jo, det vidste hun nu. Det var ogsaa hendes egen Sag, hun havde talt. Hun følte det saaledes. Hun vidste, hun elskede Erik. Hun kunde ikke længere skjule det for sig selv. — Og hvorfor skjule det; hvorfor ikke ogsaa delagtiggøre andre i denne hendes egen saa sikre Viden? Der vaagnede en Trang i hende til at aabne Vinduet og raabe det ud i Nattens Stilhed — skringe det ud til alle disse Øjentjenere og Øretudere, der aldrig kunde faa deres Sladrelyst mættet: at hun, Helga Parker — den rige Konsuls Datter — at hun elskede den samme Erik Malm, som de alle trak paa Skuldrene ad, fordi han var fattig og et langt bedre Menneske end de selv. Jo, hun vidste, at Kærligheden havde givet hende den. Kun den havde lagt hende Ordene i Munden.

Taarerne løb ned ad hendes Kinder.

„Min egen Erik,“ hulkede hun og begravede Hovedet i Puderne.

Saa rejste hun sig med et Sæt.

„Min? Hvor ved jeg, om han er min? Hvor ved jeg, om han elsker mig? Nej — nej! Jeg har slet ingen Ret til at kalde ham min.“



Langt borte satte de sig paa en Vragstump.

Hun sank tilbage mod Pudsen og græd — græd til hun omsider faldt i Søvn.

## SJETTE KAPITEL.

Erik Malm forstod ikke, hvad der gik af Helga. En hel Uge havde han ikke set hende. Hver Eftermiddag havde han forgæves ventet og spejdet efter hende paa Stranden.

Han grundede. Skulde han have fortørnet hende — røbet de Følelser, der efterhaanden var spiret op i ham — og stødt hende bort. Han syntes ikke, dette kunde være Tilfældet. De havde jo begge været glade ved hinandens Selskab — ogsaa den sidste Dag, de havde været sammen. Men maaske tog han fejl.

Bedst som han saa en Dag stod paa Toppen af en høj Klit og stirrede ind over Øen, dukkede Havmanden uventet op ved Siden af ham.

„Det nytter nok ikke noget, lille Malm,“ sagde den Gamle og plirede polisk med Øjnene. „Frøkenen kommer vist ikke. Jeg har hørt, hun skal være syg.“

Erik fo'r sammen.

„Syg! Hvor ved De det fra, Ole Vibe?“

„Folk siger saa. Det var for Resten denne her Lapsen — eller Greven, eller hvad det er, de kalder ham, der fortalte mig det. Folk siger, at han skal

have sledsket sig svært ind hos Konsulen i den senere Tid. Han kommer der nok hver Dag.“

„Folk her har saa travlt med hinanden,“ svarede Erik. „Det vilde være bedre, om enhver passede sit.“

„Ja ja! Godt Ord igen, lille Malm. Jeg mente ikke noget ondt med det. De skal se, det gaar saamænd nok altsammen. Det er maaske slet ikke saa slemt med den Sygdom, saa vi ser jo nok snart den lille Frøken paa Stranden igen. Men forlad mig, at jeg blander mig i noget, som ellers ikke angaar mig. Jeg er kun en gammel Strandfoged, og der er ingen, der bryder sig om, hvad saadan een siger. Men alligevel, Malm — lyt til en gammel Mands Raad: Tag Dem i Agt for Greven — og for Konsulen med. Jeg kender en Del til Menneskene, og Konsulen kender jeg fra gammel Tid.“

„Snak om en Ting, Ole Vibe. Nu vil De ogsaa gøre Folk værre, end de er. Hvad skulde jeg vel tage mig i Agt for?“

„Jeg siger for Greven og Konsulen,“ gentog den Gamle og betonedede sine Ord kraftigt. — „Særlig for Konsulen. Og skulde De nogensinde trænge til et godt Raad og en lille Haandsrækning, saa kom kun til mig. Det var jo ikke umuligt, at gamle Ole Vibe kunde finde paa Udvej.“ ... Han pegede ind over Øen, hvor en Skikkelse kom vadende i det løse Sand mellem Klitterne, og der dannede sig ligesom to Vifter af Rynker ved hans Øjenkroge. „Der har vi Lapsen. Nu kommer han fra Sygebesøg. Han siger, Frøkenen har en Hjertefejl.“

Saa rakte han Erik Haanden til Afsked og travede ned mod Stranden.

Erik blev staaende og saa efter den Gamle, til han forsvandt bag Klitterne. Saa gik han selv indover — tungsindigt — og med Hovedet fuldt af Tanker om den mærkelige Havmand og alle hans hemmelighedsfulde Raad og Advarsler. Han tvivlede ikke om, at det altsammen var ærligt ment; men han spurgte sig selv, hvorfor al den Venlighed og Omsorg for ham stammede, og han blev sig Svar skyldig.

Erik Malm delte stadig sin Tid mellem Skolen og Stranden; men nu var hans eneste Selskab Bøgerne og Sekstanten. Hver Dag laa han i Klitterne og læste — eller maalte Solhøjder, og Sladdereren havde efterhaanden taget en anden Retning.

Saa vagede Flaget en Dag fra Strandfogedens Hus. Erik Malm havde set det paa lang Afstand, og i den Tro, at Ole Vibe fejrede en eller anden privat Fest, styrede han straks sine Skridt mod Huset. Det maatte

han have nærmere Rede paa. Men saa fik han med et Øje paa noget flagrende hvidt — langt borte — øverst oppe paa en af Klitterne, og i samme Nu jøg en Følelse af glad Forventning igennem ham. Det var Klitten, hvor han og Helga plejede at mødes — deres Klit.

„Helga!“ jublede det inden i ham. Han vilde raabe Navnet højt, men ikke et Ord kunde han faa frem. Hjertet hamrede i Brystet paa ham, mens han formelig fløj op og ned over Klitterne, saa det fine Flyvesand piskede ham i Øjnene.

Saa stod han hos hende, og Hjertets Røst sprængte alle Lænker. Bedende strakte han begge sine Hænder ud imod hende.

„Helga — Helga — endelig!“

Og hun greb hans Hænder og lagde dem om sit Liv og slyngede sine Arme om hans Hals.

„Erik — min Erik!“

Og de saa hinanden ind i Øjnene, indtil deres Læber mødtes i et langt og inderligt Kys.

„Se!“ udbød Erik pludselig, idet han lempeligt frigjorde sin ene Haand og pegede hen mod Strandfogedens Hus, hvor Flaget langsomt gled ned og op — ned og op. Ole Vibe mener os det godt.“

Taarerne piblede frem i Helgas Øjne, og de gik bort — Haand i Haand — hen over de nøgne Sandbjerger langs Stranden.

Langt borte satte de sig paa en Vragstump, der stak op af Sandet — et tavst Vidnesbyrd om Forfængelighed og Klitøens ugæstfri Natur — og da Solen som en glødende Kugle dukkede i Havet, sad de endnu med Armene om hinanden og talte fra Hjerternes Dyb.

„Min Erik — min,“ jublede Helga. „Nu har jeg Lov til at kalde Dig min.“

Han knugede hende tæt ind til sig, og han svor ved sig selv, at intet i Verden skulde rive hende fra ham igen. Og Havet brød over Revlen og sendte Skumsprøjet i Vejret som lange, hvide Fingre. Det svor imod.

„To Drosler sag paa Bøgekvist,“ lød det pludselig højtideligt deklamerende bag ved dem.

De rev sig løs og saa sig tilbage. — Og der stod han — Greven — som en ond Dæmon — oppe paa Klitten og skrabede og bukkede med Hatten i Haanden.

„Nej se, maa man gratulere!“ raabte han haanende og forsvandt saa med en hæs Latter ned bag Klitten. Helga gyste.

„Uh! Hvor er han afskyelig.“

„Han er en ond Nar,“ sagde Erik. „Kom Helga — lad os gaa.“

Fortsættes i næste Nummer.

Knud Andersen:

## »De døde Mænds Kro«

Gyldendal. Kr. 6.25

Det maa man lade Knud Andersen; han er ikke bange for at tage om Brændenælden, i dette Tilfælde de Mennesker, som er gledet ud af den almindelige Samfundsordning og til dels er gaaet til Bunds som Samfundsborgere.

Hans Bog: „De døde Mænds Kro“ er til dels en „Gyser“, knippelgodt skrevet, og paa hans drastiske Maade at fortælle disse makabre Beretninger mærker man Knud Andersens følsomme Gemyt og hans Evne

til at forstaa de Mennesker, som Tilværelsen har slaaet ud.

„De døde Mænds Kro“ handler om en Kaptajn, der er fradømt sin Bestalling, samt flere andre Fortællinger, der skildrer Tildragelser, hvor Lidenskaberne er i Kog. Slagsmaal i Skibe. Brutalitet til Søs, en Skæbne fra forrige Verdenskrig, mens andre igen strejfer det mystiske.

A. B.

A/S DET DANSK-NORSKE  
DAMPKIBSSELSKAB  
Amaliegade 33 - København K.



# JUL PAA HAVET 1944

*overstraalet alle tidligere udkomne Julehæfter*

**H**VAD vi ikke havde troet var muligt er lykkedes i Aar. Trods Vanskeligheder paa nær sagt alle Omraader har det været muligt at gennemføre Vikingens sædvanlige Julehæfte **Jul paa Havet** med den gamle Kvalitets smukke Papir, de bedste Marinemalere og Fortællinger, som i Spænding og Lødighed overgaar, hvad vi tidligere har bragt. Yderligere kan vi præsentere 2 nye Medarbejdere, som sikkert vil blive højt vurderet af vore Læsere. Først og fremmest **Hakon Mielche**. At præsentere ham er overflødig, men da vi bad ham om en Fortælling til Julehæftet, erklærede han, at vel havde han travlt, saa at han ikke vidste ud eller ind, men **Jul paa Havet** havde altid hans Interesse, og hvis han paa nogen mulig Maade kunde, vilde han ikke svigte os, og vi maa indrømme, det har han heller ikke. Hans Bidrag til **Jul paa Havet** er en spændende Beretning om tre Mænds Oplevelse paa Fiji-Øerne. Han kalder den „*Hvid Magi*“, og saa er den endda oven i Købet morsom. **Hakon Mielche** har selv illustreret denne Fortælling, og vi tvivler paa, De kan lade være med at læse den før Jul, hvis De kikker i Hæftet nu.

Dernæst Maleren **Emanuel A. Petersen**, hvis dejlige Malerier fra Grønland er kendt i alle Kredse, der har Forbindelse med denne vor berømte Ø. Dette er endda eet af hans skønneste Billeder, der er reproduceret, og forestiller „*Gertrud Rask*“ i Midnatssol ankommende til en grønlandsk Boplads. Maleriet har en fantastisk pragtfuldt flammende Midnatssolsbelysning, et Billede, som virker overvældende betagende paa Beskueren, et sandt Kunstværk.

Efter at have præsenteret disse vore 2 nye Medarbejdere og have ønsket dem velkommen i **Jul paa Havet** kan vi gaa over og fortælle Dem om Hæftets øvrige Goder.

Først og fremmest Omslaget. Det har **Oscar Knudsen** malet i Aar, og hans kunstneriske Evne har som sædvanlig truffet lige den Ynde og Charme, der skulde til for at skabe det helt rigtige Omslag til et Julehæfte.

Hæftets Omslag skulde i Aar være en Hyldest til vore Havne, og **Oscar Knudsen** har netop forstaaet at fremtrylle den idylliske Stemning, der kan være over et Havneparti, hvor Sneen ligger overalt.

Hæftet aabnes med et Maleri af **S. Kielland-Brandt**, en lille Skude paa det oprørte Hav som et Symbol paa Danmark; hertil har **Gustav Kragh** skrevet et ypperligt Digt: *Mod Havn*. Ogsaa **Jens Liberius** har skrevet et lille Stemningsbillede „*Kvasen*“, en Hymne til et gammelt Vrag. Saa et Maleri af **Benjamin Olsen**. Benjamin Olsen døde jo alt for tidligt, men han naaede at skabe en Række Malerier, som hver for sig glæder det Publikum, som elsker at se et virkelig godt Maleri fra Søen. Han var en Mester som Maler, og det er os en Glæde, hvergang vi faar Lov til at bringe et af hans smukke Billeder. Her bringer vi et Maleri, der forestiller Aftenstemning ved Langelinie, med et kønt lille Digt af **Gustav Kragh**. Ogsaa Vikingens trofaste Medarbejder Maleren **V. Qvistorff** har malet et imponerende Billede, noget, der rigtig faar os til at tænke paa den Tid, da de store Linere besøgte Danmark. Motorskibet „*Stockholm*“ fuldt oplyst i den maaneclare Nat.

Den kendte Sømandsforfatter **Oscar Jensen**, som har givet os saa mange glimrende Fortællinger, kan ogsaa være morsom og satirisk, og hans Fortælling om *Kong Mads den Første* vil faa de fleste til at smile højlydt, hvis de forstaaer Satiren i hans Fortælling. Det er en Skipperhistorie med Fantasi og Humør, men Alvor skal der jo ogsaa være i et Julehæfte, og det finder De i den pragtfulde historiske Beretning, som **Gustav Kragh** har levendegjort i Fortællingen om „*Fregatten Falster*“. Denne Fortælling handler om Danmarks Stortid, da Danmark viste sit Herredømme paa Havet ved at sende sine Orlogsskibe ud for at skabe Respekt om Regeringens Af-

taler med andre Lande. Denne Beretning fortæller om, hvad saadanne Ekspeditioner kostede af Lidelser og Menneskeliv. Autentisk, men mere spændende og dramatisk end nogen Digter kan fantasere sig til.

Vi har formaaet den kendte Maler **Paul Sinding** til at male et pragtfuldt Billede, som vi her gengiver i Farver, forestillende Fregatten „*Falster*“, der jager „*Korsaren*“, Skibet med Slaverne ombord, og **Oscar Knudsen** har illustreret Fortællingen med de øvrige Farvebilleder, der er til denne Beretning.

En lille satirisk Perle har vi fundet frem af en ukendt afdød Forfatter **Harald Tofte**. En Legende fra gamle Dage, som hedder „*En stakkels Djævel*“. Den vil skabe Eftertanke hos Læseren, og De vil forstaa, at det er en Satire over Livet. **H. Schøsler Pedersen** møder op med et meget smukt Billede af Barkskipet „*Adolf Harboe*“ i den engelske Kanal. Et rigtigt Maleri, der vil faa det til at gibbe i enhver Beundrer af de stolte Sejlere, som snart er en Saga blot.

Ogsaa **Chr. Christiansen** har en dramatisk Beretning i **Jul paa Havet** om „*En Chinafarers Forlis*“. Et Fuldskip paa 1200 Tons, der tilhørte det britisk-ostindiske Kompagni. Denne Beretning er autentisk taget fra de engelske Journaler og giver en levende Skildring af, hvordan Sammenhold og en dygtig Ledelse kan redde Menneskeliv og klare mange Vanskeligheder, gøre det tilsyneladende umulige muligt.

Et smuk Billede i Farver, en hel lille Perle er et Billede, der hedder: „*Der males udenbords*“. Dette Billede er reproduceret efter et sort Fotografi og er et af Beviserne paa **Jul paa Havet's** høje Standard, idet man har opnaaet i Reproduktionen at naa den mest fuldkomne Farvegenivelse efter Naturen. Dette Billede vil sikkert blive højt vurderet baade af dem, der sætter Pris paa Skibsbilleder, samt det Publikum, der har Forstaaelse af, hvor megen Dygtighed, der er lagt i disse Reproduktioner.

Maleren **Fr. Landt** har i Aar malet et Maleri fra Frederikshavn: „*Fiskere støvner ud fra Frederikshavn*“. Dette Billede er et typisk Fr. Landt Billede, og vi, som sætter Pris paa denne udmærkede Malers Arbejde, glæder os over den mesterlige Maade, hvorpaa han forstaaer at fremstille sine Motiver. Spøg og Alvor skifter, Tegneren **Simon** har en Farveside med en Skibsdrengs Sorger. Den lader vi tale for sig selv, men den er morsom.

Prins Valdemar. Hans Navn lever i enhver ægte Sømands Hjerter. Enhver, der har været i Berøring med denne Danmarks Sømandsprins, glemmer ham aldrig, og **L. A. Albertsen** fortæller om et Eventyr i Javas Urskove, paa Togt til Østen med „*Valkyrien*“, hvor Prins Valdemar var Skibschef. Paa dette Togt havde man en sølsom og meget nervepirrende Oplevelse, men herom maa De læse i den interessante Beretning. Tusinder og atter Tusinder af Læsere kender **Aage J. Chr. Pedersen**. Hans Forfatterskab er efterhaanden udbredt over det meste af Europa. Naar han skriver om Søens Mænd, er det saa ægte, at det taler til ethvert Menneskehjerte, og hans Fortælling „*Midt i en Ventetid*“ er en Hymne til Søens Mænd og deres Hustruer, som vil blive læst af alle med virkelig Andagt. Fortællingen er illustreret af den kendte Tegner **Ernst Kähler**. Maleren **Kielland-Brandt** har leveret flere Farvebilleder til dette smukke Julehæfte. „*Frit Farvand*“ er et Billede, som bringer Tankerne hen paa Haabet om en snarlig Fred, saa vi alle atter kan komme ud paa frit Farvand. Et rigtigt Sejlerbillede i Farver.

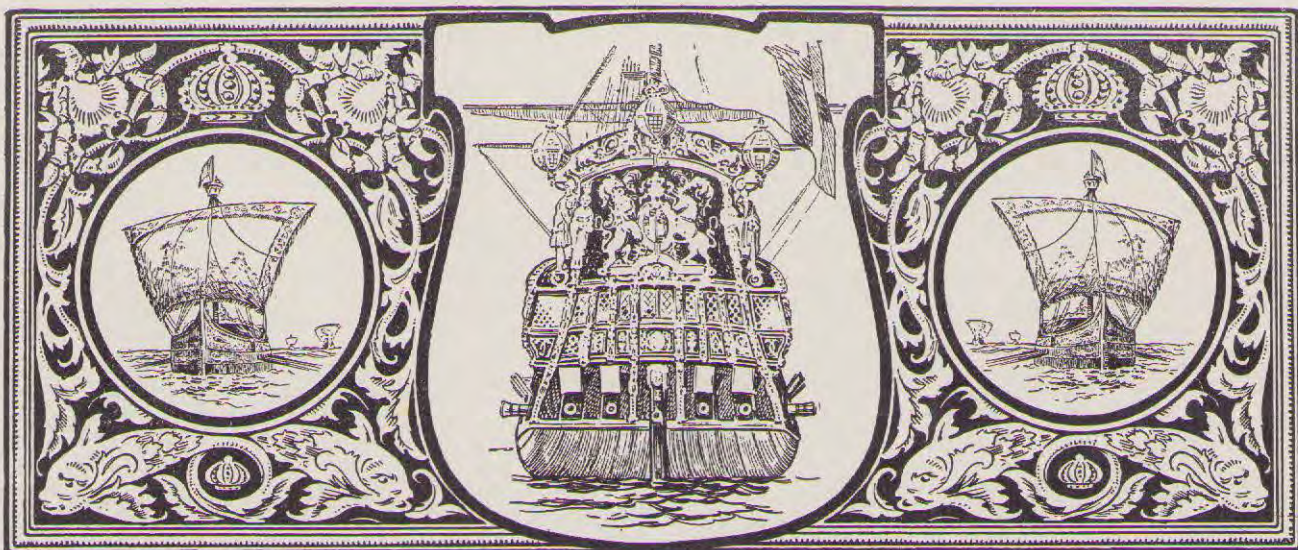
Den kendte afdøde Maler **Frants Schwartz** har til Vægdekoration i Ny Carlsberg Glyptoteket malet et Motiv med „*Kharons Baad*“. Dette pragtfulde Billede fylder en Dobbeltside i **Jul paa Havet** og er fremstillet i Farver med et Digt af **Gustav Kragh**. Det er en Hyldest til de danske Sømand, der frygtløst trodser Faren i Krig som i Fredstid og tjener sit Land med Troskab, til han stryger sit Flag. Vignettegning af **Ernst Kähler**.

Igen et storslaaet Motiv, et Møde paa Havet, „*M/S Husvik passerer en Damper*“. Maleri af **V. Qvistorff**.

**Jul paa Havet** sluttet af en Beretning om „*St. Alban's* Skæbne. I Vikingen for 1. Okt. 1943 efterlyste Forfatteren af Artiklen „*Vort største Sejlskibsrederi i forrige Aarhundrede*“ sikre Efterretningen om Helsingør-Fuldriggeren „*Sct. Alban's* endelige Skæbne. Her er den fortalt af een, der har oplevet den sidste Rejse med „*Sct. Alban*“, og nedskrevet af Forfatteren **Oscar Jensen**. Den vil sikkert vække Interesse for dette i forrige Aarhundrede saa kendte Skib. Illustreret af **Oscar Knudsen**.

De vil af ovenstaaende kunne se, at **Jul paa Havet's** Indhold fuldt ud staar paa Højde med de tidligere Aar, og for Fagfolk, som vi har vist Hæftet, har det været uforstaaeligt, at det har været muligt, som de udtrykte dem, at overgaa hvad vi tidligere har lavet, men vi er selv glade for dette Julehæfte, som vi i Aar kan sende ud til vore Læsere i Bevidstheden om, at der fra alle vore Medarbejderes Side er ydet det bedste, der kan ydes. Hæftet er paa 5 Dage udsolgt fra Forlagets Side, og det har ikke været os muligt at forhøje Oplaget i Aar grundet paa Papirmangel. — Prisen er Kr. 3,50.

Red.



(Fortsat fra forrige Nr.)

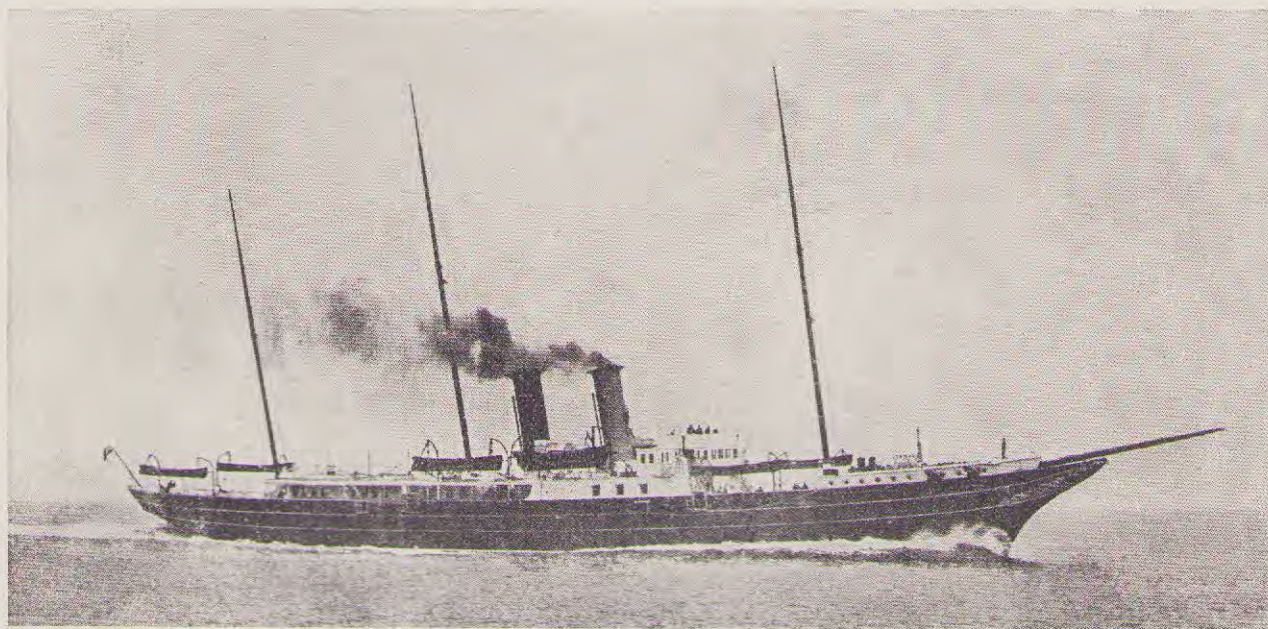
# Kongelige Yachter

OG

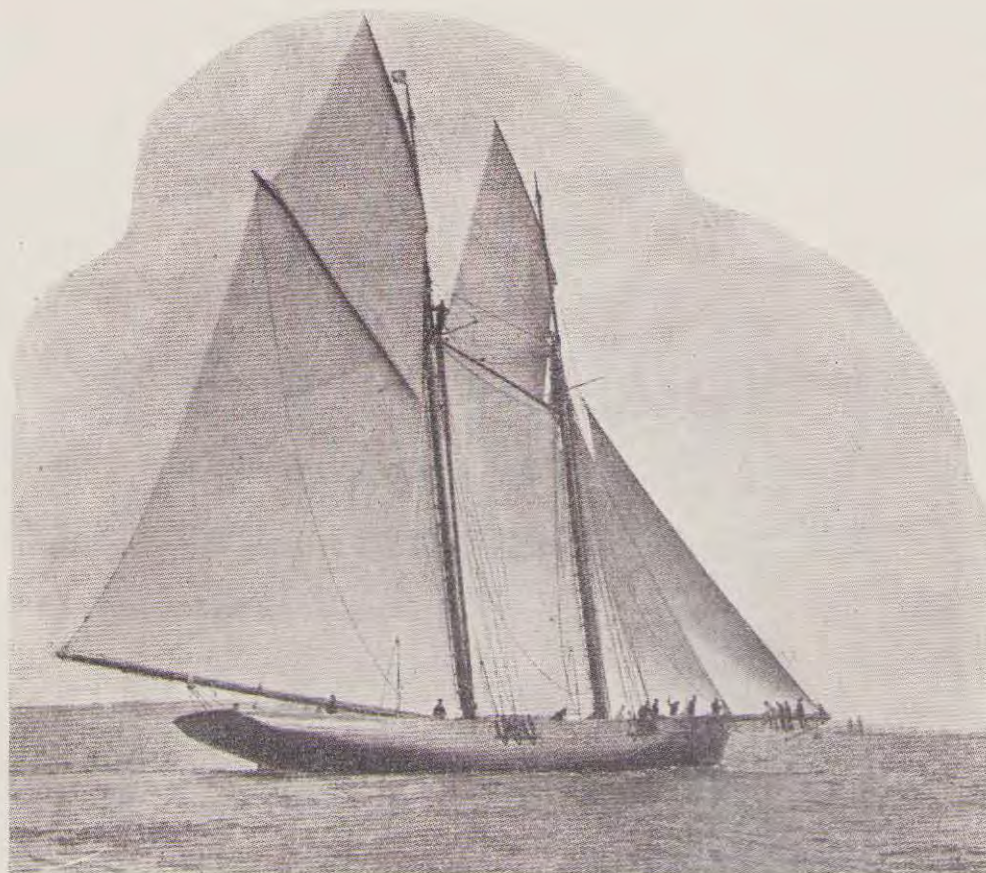
# Ved O. BENZON Kongelige Yachtsmænd

**A**LEXANDRA“ har et Deplacement paa 2050 Tons, er 275 Fod lang, 40 Fod bred, 12½ Fod Dybgang. Fart 18¼ Knob. En Del af Inventaret fra andre Kongeyachter er anvendt ombord i denne. Yachten blev kun meget lidt anvendt af Kongen og er senere overgaaet til Flaadelisten og blev i 1920 af Admiralitetet solgt til Det Bergenske Dampskibsselskab, der omdøbte den til „Prins Olav“. Selskabet brugte den til Cruising, hvortil den var udmærket egnet, idet den beholdt sin oprindelige Indretning

og elegante Udstyr. — Kong Edward d. VII var en ivrig Sejlsportsmand, og han begyndte i 1865, da han købte Kutteren „Dagmar“ paa 37 Y. T.; den havde han til 1871 da han købte Kutteren „Alexandra“, som han i 1872 byttede med Kutteren „Princess“. — I 1873 havde han en 38 Tons Dampyacht „Zenobia“ og i 1876 en smuk Skonnert „Hildegarde“, L. o. a. 115 Fod, L. W. L. 100 Fod, Bredde 20 Fod og Dybgaaende 14 Fod. Den var bygget i Gosport af Camper & Nicholson, og han deltog ivrigt



Engelsk Kongeyacht „Alexandra“. 1906.



Skonnert „Aline“, en af Prinsen af Wales' Skonnerter 1885.  
Senere i tyrkisk Eje.

med den i Kapsejladserne, indtil han solgte den i 1880. Samme Aar købte han Kutteren „Formosa“ paa 100 Y. Tons, den var bygget i 1879 af Michael Ratsey i Cowes. Denne Kutter førte i 5 Aar Prinsens Farver i en meget livlig Klasse og hjembragte ikke faa Præmier. 1885 købte han Skonnerten „Aline“, en Lystskonnert, som han efter et Par Sæsoners Brug solgte til Prins Ibrahim Halim Pasha, Konstantinopel. Den havde følgende Dimensioner: L. o. a. 107 Fod 4 Tommer, L. W. L. 100 Fod 9 Tommer, Bredde 21 Fod 8 Tommer, Dybgang 11 Fod 3 Tommer.

Kong Edward's Kapsejladssinteresse var stor, idet han var Ejer af en Kutter, der naaede en Kapsejladssrekord, som ingen anden Kutter indtil da havde naaet, og som endnu i 1935 sejlede Kapsejladss og tog Præmier. Det var Kutteren „Britannia“, tegnet af Georg L. Watson, Glasgow, og bygget 1893 af D. & W. Henderson paa Clyden. Den var compositbygget med Metalpanter med Træbeklædning, var 100 Fod lang over Dæk og 23 Fod 3 Tommer bred.

I fem Sæsoners Kapsejladss fra 1893 til 1897 inclusive startede den 212 Gange og vandt 146 Præmier; og Listen er som følger:

Aar	Kapsejladsser	1. Præmier	Andre Præmier	Ialt
1893	38	20	9	29
1894	48	36	2	38
1895	50	38	2	40
1896	56	14	13	27
1897	20	10	2	12
	212	118	28	146

Dette opnaaede den ikke ved at sejle alene over Banen, men mod de bedste Yachter i England; og en af dens Modstandere var „Vigilant“, den amerikanske Forsvarer af Amerika-Pokalen i 1893, mod „Valkyrie II“, der i 1894 kom til England og blev slaaet af „Britannia“ paa Clyden og andre engelske Kapsejladssbaner.

„Britannia“'s Held forøgede Prinsens allerede store Popularitet hos Publikum, der altid flokkedes i store Skarer, naar den var anmeldt til en Kapsejladss. Den Dag i 1894, da Kapsejladssen om Dronningens Pokal fandt Sted udenfor Hunter's Quay, regnede man med, at ca. 100.000 Tilskuere overværede Kapsejladssen mellem „Vigilant“ og „Britannia“,

de fleste af dem langs Bredderne af Fjorden. Denne Dyst blev i Pressen kaldt den bedste Kapsejladss, der nogensinde er sejlet paa Clyden. Banen var ned ad Fjorden, tværs over denne og tilbage, 25 miles lang to Gange rundt. Vinden var Sønden, hvad der gav Kryds til første Mærke. Ved Slutningen af 1. Omgang efter en haard Luffing Match paa Løberen hjem førte „Britannia“ med 17 Sekunder. Ved Rundingen af det 2. Mærke paa anden Omgang var „Vigilant“ først rundt og øgede sit Forspring paa Løberen hjem, og Sejltiden for Sejladss var: „Vigilant“ 4 T. 17 M. 45 Sek., „Britannia“ 4 T. 18 M., 52 Sek. „Vigilant“ gav „Britannia“ 3 Minutters Respit og tabte med 1 Minut 53 Sekunder.

Noget af denne Sejladss' Spænding kan man mærke i følgende korte Beretning fra „Yachting World“:

„Naar man husker paa, at 14 Minutter blev spildt under Luffing Matchen paa første Omgang, og at de over 20 miles fulgtes ad paa Krydset Slag i Slag og kun med et Par Kabellængders Afstand mellem dem, hvilket i ikke ringe Grad ødelagde den fri Vind og derved generede hinanden føleligt, maa Farten have været pragtfuld hele Tiden. Begge Fartøjer blev sejlet aldeles udmærket, og havde det ikke været, at Clydebeboerne i Sejren saa ikke alene en retfærdig Belønning for en pragtfuld Sejladss, men ogsaa et Lyspunkt for Nederlagene og Skuffelserne gennem de sidste tre- og fyrretyve Aars Kapsejladss mod Amerika, vilde der være blevet vor udmærkede Modstander endnu mere Hyldest til Del, end der blev. Efter denne Kapsejladss indrømmede Amerikanerne, at „Britannia“ var et



bedre Fartøj end det amerikanske „Valkyrie II“.

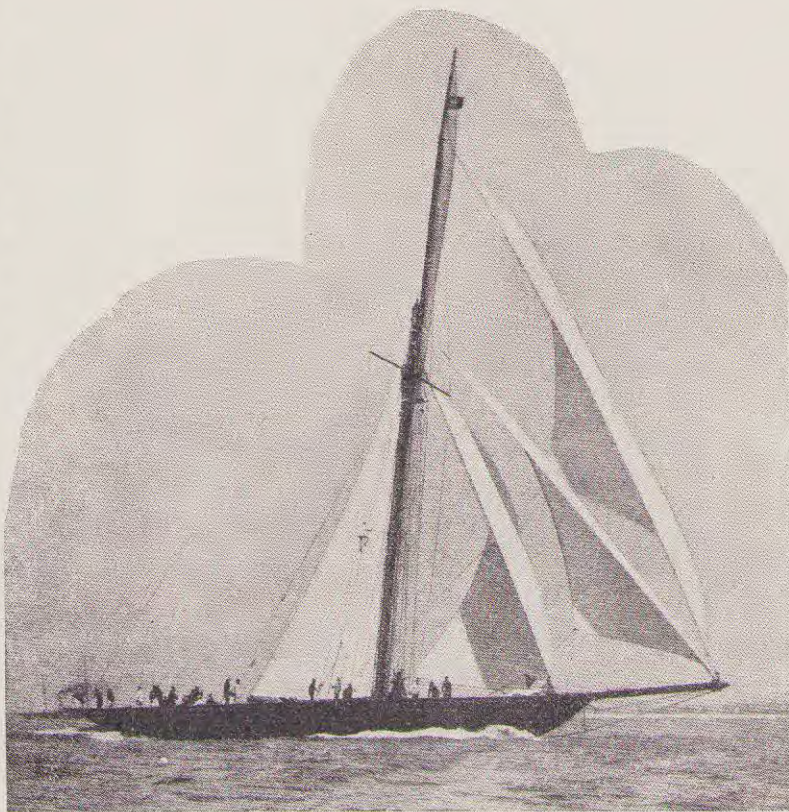
Kongen var helt igennem stolt af sin Kutter, siger Forfatteren, som vi har citeret ovenfor, og holdt meget af den, og det gav sig Udslag i hvert Tilfælde paa en interessant Maade. Da han var færdig med at sejle Kapsejladser med den, solgte han den; men fandt øjensynlig, at han ikke kunde undvære den og købte den tilbage, og den blev udrustet til hvert Aars Cowes Uge, hvor han deltog i nogle af Sejladserne, nærmest Handicap eller kun Cruising.

I den Tid, den var ude af Kongens Eje, skiftede den Ejer adskillige Gange. En af dem, der købte den, kendte saa lidt til Lystsejlad, at han købte den under det Indtryk, at den var en Damp; han solgte den øjeblikkeligt, da han opdagede sin Fejltagelse.

Man har ofte spurgt, hvad „Britannia“'s største Fart var, og Svaret herpaa er 13 Knob. Det mærkværdige var, at den ikke naaede dette paa Kapsejladsbanen under fulde Sejl, men under smaa Sejl i Biskaya Bugten paa Vej til Middelhavet. Her udløb den efter Patentloggen paa to Timer 26 Knob. Den bedste Skipper, Kongen havde, var John Carter paa hvem han satte stor Pris, og som modtog mange Beviser paa Kongens Velvilje. Det stolteste Øjeblik i hans Liv var det, da han ombord paa „Britannia“ i Foraaret 1897, da de laa i Nizza, af Dronning Victoria blev dekoreret med Victoria Ordenens Medaille, idet hun samtidig takkede ham for hans Trofasthed og Dygtighed. Endnu i 1906, da „Britannia“ deltog i Cowes Ugen, var John Carter Skipper paa den, selv om han ligesom sin Reder begyndte at mærkes af Aarene, men endnu lige stolt af at være Kongens Skipper, som i de store Dage, da „Britannia“ var paa Højden af sin Kapsejladbane. John Carter var maaske den bedste Racing-Skipper, England har fostret, og han var værdig den Tillid, Kongen viste ham.

Da Kong Edward holdt op med at deltage i Kapsejlad, mistede han ikke Interessen for Kapsejladsfartøjer. Han vedblev med i Sæsonen at sejle, naar hans Regeringspligter tillod ham at overvære en Kapsejlad eller sejle med en af sine Venner, især med Sir Thomas Lipton.

Kong Edward fortsatte sine Forgængeres Praksis at udsætte Ærespræmier i de forskellige engelske Yachtklubber, og han uddelte dem i mange Tilfælde selv. Ikke alene til engelske Klubber skænkede han Præmier, men i mange Aar udsatte han Præmier for Kapsejladserne i Middelhavet ved Rivieraen, og i Tyskland har han udsat Præmier, ligesom han udsatte Præmier i Amerika, der er i New York Yachtklubs Vare-tægt, og hvorom der aarligt sejles mellem Kuttere og Skonnerter. Pokalen er en Guldpokal, og Vinderen faar en Miniature Gengivelse af den, medens selve Pokalen opbevares af New York Yachtklub, der ved Kongens Død sendte den tilbage til England, men modtog en lignende Pokal af hans Efterfølger Kong Georg V.



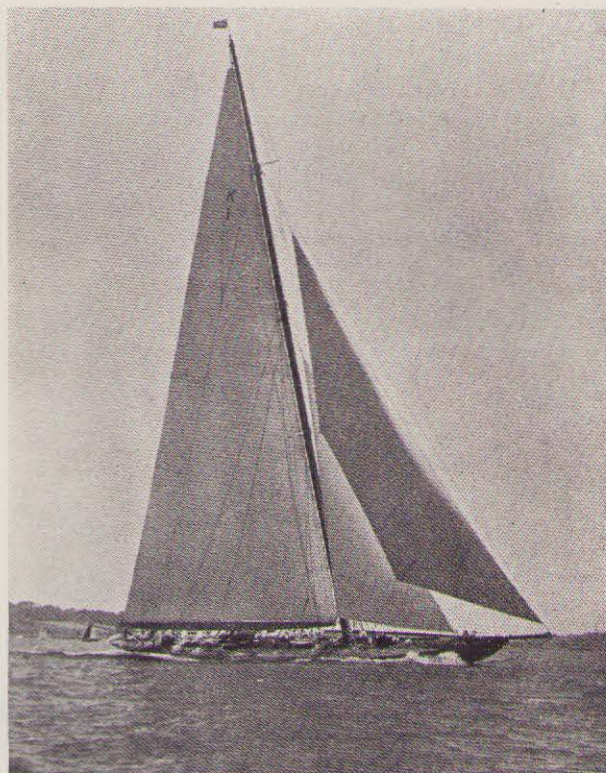
„Britannia“. 1893—1936. Rigget som da den blev bygget.

Georg den V var en ivrig Sejlsportsmand, der allerede som Hertug af York i 1895 deltog i Kapsejlad med en lille Racer af de saakaldte One-Raters. Den hed „White Rose“, og det kan vel have sin Interesse at høre, at Ordren for denne Baad blev givet en Mandag Morgen, og den blev sat i Vandet og havde vundet sin første Kapsejlad indenfor 4½ Dag efter Ordrens Afgivelse. Den blev bygget af Sibbick i Cowes. Han ejede ogsaa i disse Aar „Corisande“, en Ketch af den ældre Type med lige Stævn, langkølet og rummelig, et rigtigt Cruisingfartøj. Da han blev Konge i 1910, overtog han „Britannia“ efter sin Fader Edward d. VII og brugte den i hele sin Regering. I 1912 blev den forsynet med høj Lønning og fik sit Sejlareal reduceret og blev af Kongen brugt til Cruising. Under Verdenskrigen 1914—1918 var den oplagt, men blev efter Fredslutningen igen udrustet hvert Aar og brugt til Lystsejlad, men omkring 1924 begyndte Kong George at deltage i Kapsejladserne ved Cowes og andre Steder med den, efter at den igen havde faaet sit Sejlareal ført tilbage til den oprindelige Størrelse, men den havde stadig den gamle Rig med løs Stang og stort Gaffeltopsejl, men i 1927 blev den hos Camper og Nicholson underkastet en Modernisering og Eftersyn paa Skrog og Rig. Moderniseringen var især paa Riggingen, idet den fik den da moderne Rig, hvor Undermast og Top var i et, den saakaldte „Istria-Rig“, der var opkaldt efter 15 Meteren „Istria“, en Nicholson Baad, der lancerede denne Rig, hvorved man undgik den svære Topsejlsstang, naar man skulde bruge det største Gaffeltopsejl og derved fik mindre Vægt tilvejs. Man opnaaede Vægtbesparelse og et lettere haandterligt Sejl.

Med denne Rig sejlede „Britannia“ nogle Aar og



„Britannia“ med Istria-Rig.



„Britannia“ med Bermudarig.

fik saa igen sin Rig forandret til Bermuda med 3 Forsejl, som det stadig var Skik og Brug i de store Kuttere. Med denne Rig deltog den i de følgende Aar med Held i Kapsejladserne mod de store engelske Kuttere af J-Klassen, for tilsidst i 1934 at blive rigget om og forsynet med den moderne 2 Forsejlsrig som brugt af de engelske og amerikanske J-Klasse Fartøjer, vel nok den mest effektive Rig for en Kutter. Med denne Rig deltog den i Kapsejladserne trods sine 40 Aar og tog stadig Præmier, saaledes at den i hele sin Karriere som Kapsejler har taget mere end 200 Førstepremier, noget, det er faa Fartøjer beskaaret at opnaa. Kong Georg deltog saa ofte, han kunde, selv i Kapsejladserne og styrede selv sin Kutter under disse.

Man kan om „Britannia“ sige, at faa Lystfartøjer har naaet større Berømmelse, og det er med Rette, at

dens Navn er gaaet over i Historien som et af de bedste Kapsejladsfartøjer, der er bygget, og Kong George var ogsaa stolt af sin Kutter, der havde skaffet ham saa megen Glæde og god Sejlsads. Dens Endeligt var den værdig. Da Kong George V døde, bestemte hans Søn Kong Edward VIII, der ikke selv vilde bruge den, at den skulde ende sine Dage, ikke ved Ophugning, men sænkes, saaledes at den ikke faldt i Hænderne paa Souvenirjægere, og dette skete den 10. Juli 1936, da den slæbt af en Destroyer og eskorteret af 2 andre blev sænket i Kanalen udfor Isle of Wight, og herved blev der sat Punktum for en Epoke i Kapsejladshistorien, idet hverken Kong Edward den VIII eller hans Efterfølger George d. VI interesserede sig for Sejlsport.

(Fortsættes i næste Nr.).

Steen Steensen:

## »Hangarskibe«

Schönbergske Forlag

Forfatteren, som er Orlogskaptajn i Flaaden, har i 1942 udsendt Bogen „Alverdens Krigsskibe“, og nærværende Værk maa betragtes som et Supplement hertil.

Den nuværende Verdenskrig har vist, at de forskellige Landes Flaader maa regne med en ny Slags Kampskibe, Hangarskibene. Tidligere betragtede man disse Skibe som en Art Moderskibe eller Hjælpefartøjer, men i denne Bog fortæller Forfatteren os noget ganske andet. Grundigt, interessant og populært skildrer han Udviklingen fra den Tid, da de første For-

søg med at starte et Luftfartøj fra et Skib blev gjort, til den nyeste Nutids mægtige Aërodromer.

Bogen indledes med et Forord — som enhver ikke maritimkyndig Læser absolut ikke bør springe over. Derefter følger en historisk Indledning, og saa føres Udviklingen videre, til Bogen slutter med et Kapitel om Aërodromskibets Fremtid.

Bogen er illustreret med en Mængde fortræffelige Billeder efter Fotografier samt en Del Tegninger og er af stor Interesse for enhver Læser, der interesserer sig for Flyvning og moderne maritime Forhold.

Prisen er Kr. 8,00 — for indbundne Eksemplarer Kr. 13,00.

Kragh.



## Postvæsenets »hensynsfulde« Afstempling.

Postvæsenets Maskinstempler huserer stadig fælt til stor Ærgrelse for Filatelisterne. Et enkelt Postkontor her i Byen har ganske vist taget et nyt Maskinstempel i Brug, og i dette sidder Ringstempellet til højre



Herr Tegner G. Kragh,  
Fa. Aage Havemanns Bstf.  
Nikolaj Plads 34.

K.

og Resten, Bølgelinier eller Reklame, til venstre, men de øvrige Afstemplinger sviner stadig Mærkerne godt til.

Og ikke nok med det — jeg har modtaget hestaaende Brev, hvor Afsenderen for at faa en pæn Afstempling har anbragt Frimærket helt til venstre paa Kuverten i Haab om, at det saa blev Ringstempellet, der ramte det — men nej! Vedkommende Postfunktionær har saamænd drejet Kuverten, saa Afstemplingen staa lodret, og Frimærket har faaet hele Reklamen over sig!

Fremtidig vil jeg nu sætte mine Frimærker midt paa Kuverten — maaske det saa kan lykkes at faa en pæn Annullering. Red.

## Frimærkekatalogerne.

Der er ingen skandinaviske Nyheder at anmelde i denne Maaned — saadan har „Frimærkesiden“ været i Forhaanden med sin Nyhedstjeneste!

Men i Stedet for skal jeg omtale de tre danske Frimærkekataloger: *Standard*, *Rylund* og *A. F. A.*, idet

jeg trygt kan anbefale vore Læsere dem alle tre.

*Standard*, som udgives af Danmarks Frimærkehandlerforening, er det en Fornøjelse at se i Aar. Ikke alene er det blevet endda betydeligt forøget med nye Lande, saa at Sideantallet nu er 258 mod 110 forrige Aar, men Vejledningen er gjort mere fyldig. Teksten er ganske vist stærkt præget af Forkortelser, der skyldes Katalogets smalle Format — har Formatet virkelig saa meget at sige, da Kataloget alligevel nu er blevet for svært til at have i Lommen? — men det er ogsaa den eneste Indvending, jeg har imod det. Priserne er sat fornuftigt; der er en ringe Stigning for de dyrere Prislæg, men jeg tror, at de i Realiteten er saadan, at de netop vil være de helt rigtige ved det kommende Aars Begyndelse. Prisen er Kr. 4,75.

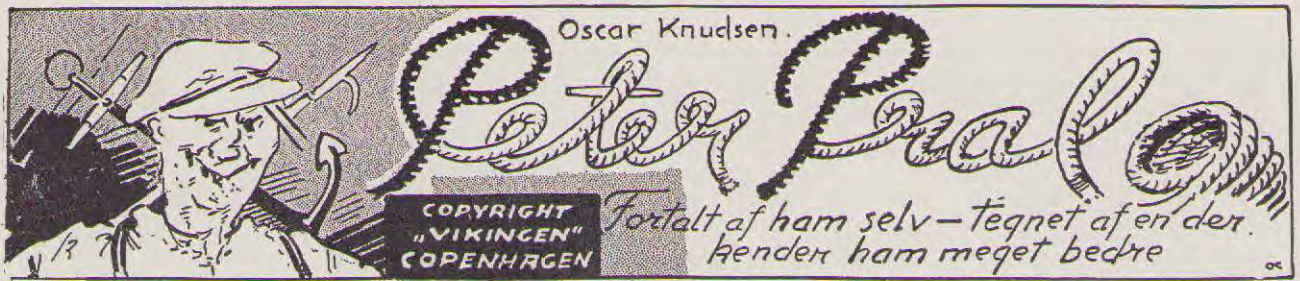
*Rylund*, der som bekendt kun omfatter Skandinavien og Dansk Vestindien, er for disse Landes Vedkommende et ganske fortræffeligt Katalog i et passende Format, rigt illustreret og giver mange værdifulde Oplysninger. Prisen er Kr. 1,50.

*A. F. A.* er ogsaa blevet udvidet med nye Lande i Europa: Rusland, Polen, Lichtenstein og Luxemburg, saa det er nær ved at være et virkeligt Europakatalog — Spanien, Portugal og Slovakiet er vist de eneste Lande, der nu mangler! Kataloget har desuden paa sin Forside et ganske udmærket Billede af et 4 R. B. S., kastaniebrunt, hvor Farven er truffet helt godt, og hertil knytter sig inden i Kataloget en Opstilling af Farvenuancer og Trykoplæg for 4 R. B. S. Endvidere findes Vejledninger angaaende danske Førstedagskuverter, Enkeltpriser for de slesvigske Plebicitmærker, danske utakkede Varianter m. m.

Med Hensyn til Priserne synes Kataloget derimod at være paa gale Veje! Der er mange Steder en alfor voldsom Stigning, som f. Eks. ved det blaa 25 Øres Kræftmærke, der noteres til Kr. 6,00! Islands 1000-Aars Jubilæumsudgave er sat til Kr. 88,40, og samme Udgaves Tjenestemærker til Kr. 203,00 — det er svimlende! Men bortset Priserne er Kataloget ganske fortræffeligt og en udmærket Vejledning for Samlerne. Prisen er Kr. 5,00.

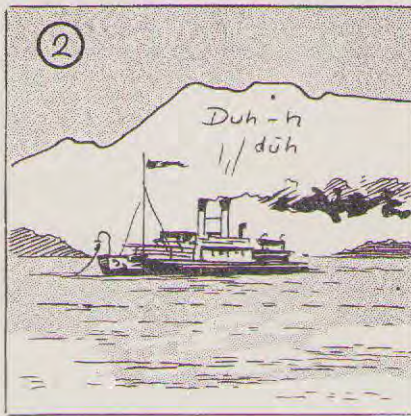
I disse Tider, hvor de store udenlandske Kataloger er baade kostbare og meget vanskelige at fremskaffe, er *Standard* og *A. F. A.*, som vi har faaet tilsendt fra *Magasin Du Nord's Frimærkeafdeling*, en uundværlig Hjælp for Samlerne.

**H. C. Aug. Hansen, St. Strandstræde 4** • Køber og sælger alle gode Frimærker. Speciale: Oversø



1 Altsaa Peter, - ded var den Million.

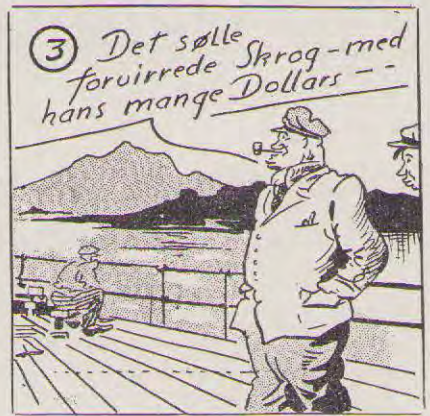
Foraaret var kommet til Alaska. Og blottet for Pengemidler, som jeg var, havde jeg taget en Ansettelse paa en Floddamper, der skulde nordpaa til Tommerdistrikterne. Tanken om min tabte Formue gnavede i mit Sind. Som en lille Mus gnavede og gnavede det — min Million — min Million — min ... o. s. v.



2

Duh - h / duh

Den lille Floddamper gled ad den rolige Vandvej nordpaa — Ensomheden gjorde mig godt — her kunde jeg ruge over min Sorg, og maaske Naturen kunde senke Fred og Hvile i mit Sind.



3 Det sølle Skrog - med hans mange Dollars - -

Jeg tror nok, at Kaptajn og Mandskab ombord paa Baaden betragtede mig som lidt til en Side — og jeg fortænker dem ikke deri. Ingen Mors Sjal vilde jo tro paa min fantastiske Historie om den forsvundne Pengekuffert og Petroleumsovn — ikke en Gang i Amerika — — nej — nej.



4 Peter, - Peter - - - se nu at faa det Anker op - - -

(huiskende) Kræft!

Men Ensomheden gjorde mig snarere mere indsluttet end før — mere hadsk og bitter — — Jeg kunde gribe mig selv i at mumle hen for mig ... halvt ubevidst.



5 Naa, saa lad da Skroget sidde og mule - den Stakkel

Hø

Blot jeg kunde faa Lov at sidde i Ro for mig selv med mine egne Tanker, var jeg bedst tilfreds. — Pludselig fo'r jeg sammen og lyttede efter Stemmerne forude — —



6 Hvad er det - der hænger noget fast i Ankeret - - - en Kuffert - - -

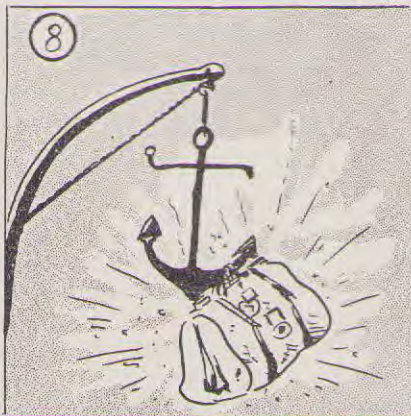
Hua - - ? Kuffert - -

De talte om en Kuffert, der hang fast i Ankeret — — Ordet Kuffert fik mig til at banke (Hjertet). — — Det skulde da vel ikke — jo dog ... det maatte jo — maatte jo være — min Kuffert — hvems ellers ...



7 Min - - hæ - - min -

Hastigt løb jeg forud og saa den tunge af Flodvandet drivende Kuffert hænge og dingle paa den ene af Ankerfligene. — Det svimlede for mig ... havde vi ligget for Anker netop paa det Sted, hvor Kufferten forsvandt, da Floden var tilfrosset i Vinters ...??



8

Der var ingen Tvivl mulig — — jeg kendte den igen. — — Og Fiskene kunde jo ikke have adt Guldstøvet. — Hav Tak — oh, Natur — der saaledes skænker mig min tabte Ejendom (?) tilbage. — Jeg styrtede frem for at gribe min forsvundne Formue med begge Hænder.



9 Je' ve ud - - - Jeg klager - - - Gi' mig mine Penger

Stakkels Fyr

Bang

Men de vilde ikke tro, at Kufferten var min ... (Fortsettes).

Deres hengivne Peter Praal.

# Vikingen

udsender et stort og indholdsrigt Særnummer paa **72** Sider

**D**E Mennesker, som ikke til daglig beskæftiger sig med Frihavnen, regner det som givet, at denne ærværdige Institution, en lille Stat i Staten, maa være betydelig ældre, saaledes at man bliver meget forbauset, naar man hører, det ikke er mere end 50 Aars Jubilæum, at Frihavnselskabet kan fejre. Der har da ogsaa før været gjort adskillige Forsøg paa at starte en Frihavn. Allerede i 1767 fremkom den saakaldte Balancekommission med et Forslag om Indretning af en Frihavn i København, men Sagen blev ikke gennemført.

I 1887 udsendte Peschcke-Køedt en Pjece „Tolden og Tiderne“ med det bekendte Slagord: „København sover, Hamburg arbejder“, og i 1888 udsendte Finansministeriet en Indbydelse til en Skitsekonkurrence vedrørende et Frihavnsanlæg ved København. Man forsøgte fra mange Sider at faa Tietgen interesseret for Tanken, han var paa den Tid Landets største Skibsfartsmand, men det blev ikke ham, men derimod Etatsraad Glückstadt, der gik ind for Tanken om at skabe dette storslaaede Anlæg til Gavn for den danske Handelsstand, og det blev Havnebygmester H. C. V. Møller, som kom til at lede dette mægtige Havnearbejde, og det blev Københavns Havnevæsen under Kaptajn Lü-

ders Medledelse, der byggede Havnen. Om hele Anlægget og dets Historie kan De læse i dette smukke Særnummer, som „Vikingen“ udgiver i Dagens Anledning.

Havnedirektør Laub indleder Hæftet med gode Ønsker for Frihavnen, og Frihavnsdirektør O. Thielsen kommer med nogle Betragtninger i Anledning af 50 Aars Jubilæet.

Frihavns Historie skrives af Ingeniør J. A. Thorvang, Handelsstandens Førstemand Grosserersocietetets Formand Grosserer Rud. Schmidt skriver om Handelsstandens Syn paa Frihavnen, og Frihavnsdirektør Fugl-Meyer fortæller om Teknikkens Udvikling i de 50 Aar.

Ogsaa Københavns Overborgmester Viggo Christensen sender en Hilsen til Frihavnen, og Artiklen om Speditørernes Virke skrives af Generalkonsul, Direktør C. B. Ingwersen, Formand for Dansk Speditørforening og Nordisk Speditørforbund.

Toldvæsenet er ogsaa repræsenteret af Toldinspektør Groth, der skriver „Frihavnen og Toldvæsenet“, og Formanden for Frihavns Funktionærforening Ejner Rathje skriver om Funktionærerne i Frihavnen.

Den kendte Toldkontrollør O. Rask Olsen kommer med et meget morsomt Causeri over Tolderminder fra Frihavnen, og edsv. Skibsmægler V. Th. Sass skriver lidt om Skibsmæglernes Virksomhed.

Naar dertil føjes, at den kendte Maler V. Qvistorff har malet et meget smukt Billede til Omslag, og Hæftet yderligere er udstyret med smukke Billeder i Farver, dels af Frihavnsdirektør Fugl-Meyer og dels af Vlh. Arnesen, vil man forstaa, at dette Hæfte vil blive en Lækkerbidsken for alle, der har Interesse for dansk Skibsfart. En betydelig Del af Oplaget er allerede forudbestilt, men Restoplaget vil komme i Handelen og vil kunne bestilles gennem Deres sædvanlige Forhandler. Prisen er Kr. 2,00, og Bladet vil komme i Handelen den 8. November, men vi raader Dem til: gør Deres Bestilling i Tide, helst nu.

Oplaget er meget begrænset og kan ikke genoptrykkes.

Redaktionen.

KNUD ANDERSEN

„De døde

Mænds

Kro“

En Bog om æventyrlige Skæbner. Den fortæller om en Skare Mænd, som Livets Brutalitet har slaæet ud. Den er rig paa Handling, Lune og medmenneskelig Forstaaelse. Første Oplag var forudbestilt af Boghandlerne før Udgivelsen, nyt Oplag gik straks i Arbejde. Foreløbig 5000. Kr. 6.25.

GYLDENDAL

## Maskinisteksamen i Provinsen

I Eksamensterminen September/Oktober 1944 er der afholdt Maskinisteksamen som følger:

*Aalborg:*

Til den almindelige Maskinisteksamen mødte 11 Eksaminander, hvoraf 10 bestod.

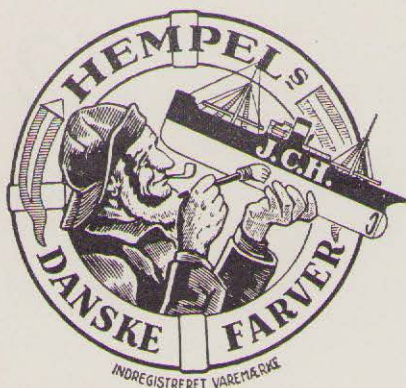
Louis Henning Jepsen fik tildelt Præmie af Julius Skrikes Stiftelse.

*Esbjerg:*

Til Motorpasserprøven mødte 1 Elev, som bestod.

Til den almindelige Maskinisteksamen mødte 31 Eksaminander, som alle bestod.

Bent Larsen og Frits Aage Richter fik tildelt Præmie af Julius Skrikes Stiftelse.



Vort Varemærke er Garanti  
for de bedste Skibsfarver.

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

## C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

## DANSK RADIO

Aktieselskab

Amaliegade 33, København K.

Driftsselskab for Radioanlæg ombord i  
danske Skibe

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert  
Formaal

Ekkolod Apparater etc.

Telegr.-Adr.: DARIOSE Telefon Central 7282

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

52 Filialer og Kontorer i Provinsen

**HANDELSBANKEN**



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

KØBENHAVN

# Den gamle Havnefoged Chr. Outzen fortæller —!



Havnefoged i Sydhavnen, Chr. Outzen, ved sin Afgang i 1930.

*Af de rigtige Søfolk fra de gamle Sejlskibes Tid er der ikke mange tilbage. „Vikingen“ har derfor aflagt Besøg hos f.øv. Havnefoged Chr. Outzen for at lade ham fortælle om sit lange Sømands-Liv, der førte ham Jorden rundt et Par Gange, førte ham ind i en fleraarig Sejlads med engelske Skibe, lod ham gaa i Land i Australien, hvor han i 4 Aar bl. a. beskæftigede sig med Skov-, Guldmine- og Landbrugsarbejde for tilsidst over Stillingen som Styrmand at lade ham ende som Havne-Assistent og -Foged i Københavns Havn, inden han i 1930 blev tvunget til at lægge op for stedse.*

Ved

CARL ØSTEN

(Fortsat fra forrige Nr.)

## Ind i Københavns Havnevæsen i 1899

Da jeg efterhaanden var blevet klar over, at jeg med de Avancementsforhold, der raadede indenfor D. F. D. S., først kunde regne med at blive Fører efter mit 50. Aar, søgte jeg ind som Havneassistent i Havnevæsenet. Da min første Ansøgning glippede, gik jeg til Lensbaron T. Reedtz-Thott, der da var Ministerchef, og som kendte mig fra mine Drengenaar i Vejlvø, for at bede ham gøre sin Indflydelse gældende iblandt de mange Ansøgninger. Jeg maa bemærke, at det er den eneste Gang i mit Liv, at jeg er hjulpet til en Stilling! For jeg fik den. Men jeg skulde maaske alligevel have forblevet i D. F. D. S., for Aaret efter min Fratrædelse forlangte Selskabets daværende Direktør J. Brandt, at samtlige Kaptajner i Selskabet skulde bestaa en Synsprøve, hvilket havde til Følge, at over en Snes Kaptajner blev afskedigede paa Grund af Farveblindhed eller svage Øjne. Denne Masse-Afskedigelse bevirkede, at der nu pludseligt blev et vældigt Avancement for de yngre Styrmand, som havde gennemgaaet og bestaaet Synsprøven, og jeg for mit Vedkommende vilde, hvis jeg havde forblevet i Selskabet, da kunne have regnet med at blive Fører om en 6—7 Aar, men ingen kan jo med Sikkerhed se ind i Fremtiden.

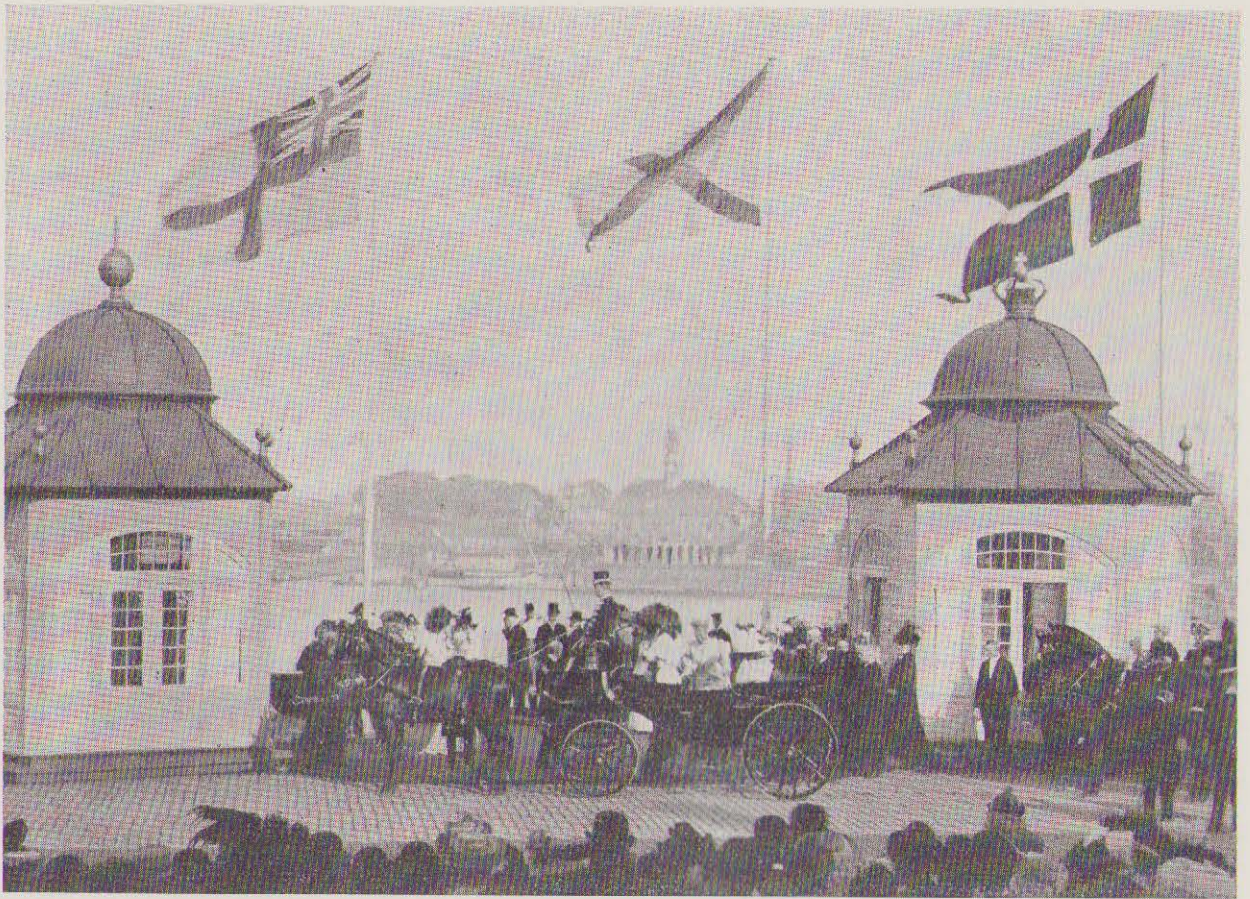
### Københavns Havnevæsen omkring Aar 1900.

Københavns Havnevæsen hørte dengang under Indenrigsministeriet, og hele dets Struktur hidrørte fra en saa gammel Lov som fra 1858. Det lededes af et Havneraad og en Havneforvaltning. Raadet, der bestod af Københavns Overpræsident som Formand, 2 af Kongen efter Ministeriets Indstilling udnævnte Medlemmer samt 6 Medlemmer valgt af Københavns Borgerrepræsentation, var blot raadvivende for Indenrigsministeriet. Chefen for Havneforvaltningen var Havnekaptajnen, der efter Raadets Forslag udnævntes af Indenrigsministeriet, senere hen af Ministeriet for offentlige Arbejder. Da de skiftende Ministre ikke var Fagmænd paa Havnens og Skibsfartens Omraade, blev vel Havnekaptajnens Indstillinger om Havnens forskellige Anliggender snarere taget til Følge af Ministeriet end Havneraadets, hvorfor han nærmest var at betragte som en Diktator, et ikke helt tidssvarende Forhold efter Datidens demokratiske Indstilling. Først i 1914 skete der

en Ændring i Havnens Styrelse. I Stedet for Ministeriet for offentlige Arbejder udnævntes en beslutningsdygtig Havnebestyrelse, der kun skulde have Ministeriets Sanktion ved Køb og Salg af Arealer samt Ændringer i Havnetaksterne. Den kom til at bestaa af Overpræsidenten, der var Formand, samt 16 Medlemmer repræsenterende Ministeriet for offentlige Arbejder, Ministeriet for Handel og Søfart, Landsting og Folketing, Københavns Magistrat og Borgerrepræsentation, Groserer-Societetet, Skibsfarten og Industrien. Samtidig skiftede Havnekaptajnens Titel til Havnedirektør.

### En Strømbetjents Kaar for et halvt Hundrede Aar siden.

Jeg ansattes saa som Strømbetjent, som Assistentenre dengang hed, en Benævnelse, der hidrørte fra, at Havnen fra Trekrøner til Kalveboderne kaldtes for „Strømmen“. Betjente benævntes vi, fordi vi var Havnepoliti og førte Patrouillebaadene. En Strømbetjents Løn var 1500 Kr. aarlig, stigende med 200 Kr. hvert tredje Aar, samt fri Uniform. Og da der var nogen Ekstrafortjeneste, var Kaarene vel lige saa gode som en Styrmands. Tilmed var der Udsigt til at blive Havnefoged, da de 4—5 tjenstgørende Havnefogeder var ældre Mænd. Vi var kun 4 Strømbetjente ved Havnepolitiet, hvoraf den ældste i Tjenesten, som kaldtes „Rhedmanden“, fordi han førte Patrouillebaaden, kun havde Dagtjeneste, medens vi andre maatte skifte med Dag- og Nat-Tjeneste. Tjenestetiden laa fra Kl. 2 til 22, fra 22 til 6 og fra 6—14, en noget uheldig Tjenesteinddeling, eftersom den ene ikke i 4 Uger kunde deltage i nogen Aftenselskabelighed. Efter nogen Tids Ansættelse tog jeg efter Samraad med mine Kammerater Initiativet til at faa Havnemesterens Tilladelse til en Ændring, hvorved Nattjenesten begyndte Kl. 18 i Stedet for 22, og selv om den derved blev længere, var det jo ens for os alle, men til Gengæld kunde vi faa en hel Aften til vor Raadighed. Med Ferie var det ogsaa smaa beventd. Den bestod for os Betjente af 6 Dage om Aaret, men for at opnaa den skulde vi vikariere baade for Havnemesteren, Havnefogeden og Brofogederne i deres Ferier, hvilket vilde sige, at vi i en 6—7 Uger fik en 12 Timers Tjenestetid i Døgnet. Saa det blev en dyrekøbt Ferie. Da jeg var blevet ældste Havneassistent, havde Dampskibsselskaberne begyndt at give



*Fra de store engelske og russiske Fyrstemodtagelser paa Kobenhavns Toldbod før forrige Verdenskrig. Frederik VIII's Dronning Louise er ved at stige til Vogns.*

deres Funktionærer Ferie, hvorfor vi havde en Grund mere til ogsaa at faa en reel Ferie, saa jeg som den ældste gik atter til Havnemesteren for paa egne og Kammeraters Vegne at meddele ham, at vi helt renoncerede paa Ferie, hvilket bevirkede, at Havnemesteren engagerede en fhv. Skibsfører som Vikar i vore Ferier.

Undertiden kaldtes vi ogsaa for „Skovfogeder“, fordi der paa vore Uniforms-Ærmer sad 2 dobbelte Egeblade med en Stjerne over. Disse ændredes dog senere til runde Snore i Lighed med Søofficerernes.

#### Havnekaptajnen var imod Foreninger.

Vi Strømbetjente tænkte ogsaa paa — i Lighed med de Foreningssammenslutninger, der ved Aarhundredskiftet stiftedes af forskellige Embeds- og Tjenestemandsgupper — at danne en Forening, men det blev forplumret af en ældre Havnefoged, som uden vort Vidende var gaaet til Havnekaptajnen og spurgt, om han havde noget imod en saadan Forening. Og det havde Havnekaptajnen, idet han havde svaret, at han var Modstander af alt, hvad der hed Forening. Den paatænkte Sammenslutning fandt saa først Sted i Slutningen af forrige Verdenskrig.

#### Tjeneste i de smaa Patrouillebaade.

Som før nævnt sejlede „Rhedmanden“ alene om Dagen med Patrouillebaaden eller „Politibaaden“, som den ogsaa kaldtes, medens den anden Assistent havde Vagt paa Kontoret paa Toldboden. Assistenten, der

havde Nattevagt, skulde med Baaden patrouillere flere Gange mellem Bølgebryderne og Broerne, inspicere Frihavnsfyrene samt paase, at intet Sejlskib havde ankret i Sejlrenden, og at de Bøjer, som var rekvireret af Krigsskibe, ikke var optaget af andre Skibe. Det hændte ogsaa, at vi blev ringet op fra Fyrvæsenet paa Trekrøner, naar dets Taageapparat under Signalgivning i Taage var gaaet i Staa. Saa skulde vi sejle en Havnebetjent derud, som skulde staa og slaa paa en Slags Gong-Gong i Stedet for.

Ved min Ansættelse i 1899 havde Havnevæsenet 2 smaa aabne Patrouillebaade, hvor vi stod agter og styrede. Styringen foretoges af Havneassistenten, en Havnebetjent var Dæksmand, og en Maskinist befandt sig paa Fyrpladsen. Inden Frihavns Bygning med dens dermed forbundne Kajer kunde disse smaa Baade sagtens klare sig, eftersom der altid var forholdsvis smult Vande, hvor den nuværende Yderhavn ligger. Søerne, der ikke havde Kajerne som Modstand, kunde da løbe Kraften af sig paa Fladstranden. Efter at Frihavnen var bygget, kunde der godt staa nogen Søgang, naar Vinden blæste haardt gennem Indsejlingen til Bølgebryderne, saa at der kunde opstaa Fare for, at vore Baade, der var tunge og ikke flød saa let paa Vandet som f. Eks. Marinens Dampbarkasser, kunde bordfylde ved en „forkert Sø“. Jeg maa ofte tilstaa, at jeg havde følt mig mere tryk i de store Sejlskibe rundt Kap Horn i en Storm end i disse Patrouillebaade i Søgang. Senere fik vi større, overbyggede Baade, hvor vi stod bag en Skærm foran Skorstenen og styrede.



### Nybygning kæntrer hos „B. & W.“

Gennem Vinduerne i Havnemesterens Kontor paa Toldboden var et Kig ud til „den vide Verden“. Herfra saa jeg blandt meget andet vor første Undervandsbaad „Dykkeren“ passere forbi, og det firmastede Barkskib „Viking“ som Nybygning kæntrer over ved Burmeister & Wains Bolværk, hvorved dens Mærseværer gik igennem Taget paa en Kulformands Vaskehus. Vi antog straks, at der var sket en stor Ulykke, og jeg sejlede straks derover. Det viste sig heldigvis, at hvad Menneskeliv angik, var kun en Maler blevet kvæstet.

### Den gamle Toldbodvagt.

Havneassistenternes Vagtstue var henlagt saa uheldigt i Bygningen ved Toldboden, at man ikke kunde se ud over Yderhavnsens Sejløb, hvorfor en Havnebetjent om Dagen maatte staa i Indgangsdøren til Bygningen og om Natten paa Toldbodbommen for at varsko os, om Skibe ankrede i Sejløbet eller andet af Interesse. Om Dagen var der desuden paa Skift en Overkanonér og Overbaadsmand fra Marinen, som var engageret af Havnevæsenet til at protokollere ind- og udgaaede Skibe. Om Natten blev disses Passage nedskrevet paa en Tavle af en Havnebetjent og derefter den følgende Dag protokolleret af de førømtalte Marinefolk. Overkanonéren og Overbaadsmanden dirigerede ogsaa Toldbod-Bommens Lukning om Eftermiddagen og Aabning om Morgen. Bommen var som bekendt en Slags Flydebro, der fra Toldboden førte over til „Hønsbroen“ paa Orlogsværftet og benyttedes af Orlogsværftets Folk, naar de skulde til og fra deres Orlog. Disse ældre Marinefolk paa Toldbodbommen var iøvrigt nogle prægtige Gutter og den rigtige Type paa „Holmens faste Stok“.

### Glansperioden i Havnens Historie.

I min Tid som Havneassistent var vel nok Aarene fra min Ansættelse 1899 til 1914 — forrige Verdenskrigs Udbrud — de interessanteste, hvad angaar udenlandske Lystsejleres og Fyrsteskipes Besøg. Her kom baade engelske og amerikanske Millardærer paa deres prægtige Lystyachter, som dog i Størrelse og Luksus ikke kunde maale sig med Kejserskibene „Victoria and Albert“ og „Polarstjernen“, ombord paa hvilke henholdsvis Kejserskibene Alexandra og Dagmar besøgte deres Fødeland for at tage Ophold paa deres Lystslot „Hvidøre“. Deres Ankomst skete gerne ved Efteraarstide. „Victoria and Albert“ fortojede paa Svaj i Havnens Nr. 3 Bøje, medens „Polarstjernen“ fortojede med Forskibet i Bøje Nr. 1 og Agterskibet til Estakaderne. Det var festligt under disse Skibes Besøg, naar Flagene blev hejst om Morgen Kl. 8, samtidigt med, at de forskellige Skibes Orkestre spillede den engelske, russiske og danske Nationalmelodi. Min Gerning bragte mig ofte i Forbindelse med disse Lystsejleres Ejere, iblandt hvilke en amerikansk Millionær var meget forundret over, at det københavnske Havnevæsens Personale ikke maatte modtage Pengegaver. Jeg var nemlig blevet tilbudt 1 Pund Sterling af ham, fordi jeg ved at have rykket nogle smaa Sejlskibe sammen havde skaffet Plads til hans Yacht.

En Sommerdag, da jeg laa med Patrouillebaaden i Nærheden af det tyske Kejserskib „Hohenzollern“, saa jeg til min Forbavselse, at en Dampbarkasse, der

med Kejseren ombord havde lagt ud fra Skibet, bar et dansk Admiralsflag i Forstavnen. For jeg vidste, at der ikke var nogen dansk Admiral ombord i Barkassen. Bagefter kom Forklaringen, idet Kejseren var blevet udnævnt til dansk Admiral ved et Taffel paa „Amalienborg“ den foregaaende Aften, ved hvilket Taffel han havde udtalt: „Jeg føler mig stolt ved at være Admiral i en Flaade, der har skrevet sit Navn med Malmgriffel i Verdenshistorien.“ —

### Samtale med Kejsersinde Dagmar.

Under et af „Polarstjernen“s Besøg fik jeg til Op-gave at overbringe Kejsersinde Dagmar et Budskab, og jeg maa tilstaa, at jeg var noget benovet, da jeg efter min Ombordstigning i hendes Skib af hendes Livkosak, der overbragte Kejsersinden mit Ærinde, faar den Besked, at jeg kunde gaa hen i Agtersalonen og selv tale med Kejsersinden. Dette mit Møde med en af Jordens daværende mægtigste Damer staar for mig som en skøn Erindring, idet hendes Jævnhed og Ligeformhed var meget tiltalende. Hun talte endnu Dansk uden Spor af Akcent, og til min Forbavselse havde hun, som maatte kende til en Masse forskellige Uniformer, opdaget den Ændring, der var sket med vore Ærmedistinktioner siden hendes forrige Besøg. — Vi havde selvfølgelig en Del Ekstratjeneste ved Kejserskibenes Besøg, men navnlig Kejsersinde Dagmars gode Hjerte fornægtede sig ikke, idet hun baade betænkte Ordens- og Havnepolitiets Funktionærer med smukke og kostbare Gaver. Jeg er saaledes blevet betænkt af hende med baade et Guldur og et Par meget kostbare Manchetknapper. — —

Paa Initiativ af Havnedirektør, den senere Kommandørkaptajn T. J. Borg, som var en ligefrem og behagelig Overordnet, avancerede jeg i 1919 til Havnefoged med Stilling i den nyoprettede Sydhavn, hvor jeg virkede til mit fyldte 70 Aar i 1930. Men dette Afsnit af mit paa Oplevelser rige Liv tilhører Nutiden og er faktisk foregaaet uden Begivenheder af almen Interesse.“ — — —

Med dette Punktum sluttede pens. Havnefoged H. S. Chr. Outzen Beretningen om sit indholdsrige Liv, der dels er afgivet ved Samtale og dels ved Støtte af nedskrevne Erindringer, og som paabegyndtes i „Vikings“ April-Nummer. De Strabadser og Livsfarer, som en Sømand kan komme ud for, er blevet Herr Outzen rigeligt til Del, men det synes, som om et konstant Held har beskyttet ham mod alle Farer paa hans vidtspændende Livs Eventyrsejlad. Men paa alle disse rige Livsminder er der som i andre Livsskæbner et Revers, som først og fremmest for Herr Outzen betød Tabet af en voksen Datter og Søn — den sidste blev skyllet bort af en Sø, da han paa „Frederik VIII“, hvormed han var forhyret, var sat til at reparere Skaden fra en foregaaende Sø. Disse Sorger tiltrods samt de 84 Aar, som Herr Outzen har paa Bagen, har dog ikke kunnet bøje hans ranke Holdning — ej heller den Svækkelse i Helbredet, som indtraadte for nogle Maaneder siden. Og ligesaa rank som hans fysiske Holdning er ogsaa hans psykiske, vel en Arv fra Fædrenehjemmet, Lærerehjemmet i Hammer, som Maleriet paa Væggen viser, og som stadig er Stedet, ved hvilket Tankerne i et Otiums lange Dage tilsidst vil standse!

Carl Østen.

## Bombebøssen (Fortsat fra Side 4)

de fordrive Tiden med at skibmande og andet nyttigt Arbejde ved en god Passiarung om Jeres fordums Søe-Togter, og saaledes nyde Godt af de Gaver, som I selv og andre goddvædige Mennesker have indskudt i Bombebøssen.

Paa det at Bomben ei skal blive opfyldt med Kobberpenge, saa ønskedes, at hvad I give: giv det i Sølv, Lidt eller Meget. I hellig Forvaring skal det blive, og Ingen skal lettelig løbe af med Bøssen.

Kjøbenhavn, August 1819.

P. N. Sølling,

Commandeur i Søe-Etaten og Kongel. bestalt Waterschout."

„Bombebøssen“, som Sølling kaldte den, modtog — foruden de Beløb, som Søfolk lagde i den — Gaver fra velstillede Borgere, fra Flaadens Officerer, der gav aarlige Bidrag paa en halv Procent af deres Lønning, og fra adskillige anonyme Velgørere. Kong Frederik den Sjette sendte en smuk Skærv til Bøssen; Studenter og andre velvillige Mennesker opførte Forestillinger eller gav Koncerter for den, Digterne skrev om den, og adskillige testamentariske Dispositioner hjalp ogsaa godt til. Alt dette skyldtes Søllings impulsive, energiske Agitation, som han med flammende Ildhu og varmt Hjertelag tidlig og silde førte igennem, ofte paa en original, djærv Maade.

Arbejdet for „Bombebøssen“ var hans største Glæde. Ni Maaneder efter Bøssens Opstillingsdag blev den første Gang aabnet og indeholdt da 1210 Rigsdaler. Allerede i 1822 var der samlet en saa stor Sum sammen, at Sølling kunde lade 12 gamle Sømænd indlogere i en lejet Lejlighed i Wildersgade, hvor de fik fri Bolig, Varme og Lys. I 1824 var den opsparede Kapital vokset til 25.000 Rigsdaler, og Sølling købte da

Ejendommen paa Hjørnet af Dybensgade og Svaldergade — den nuværende Nikolajgade — hvor der blev Bolig for først 20 og senere 32 Søfolk.

Mere af sit Værks Fremgang og økonomiske Sikring naaede Sølling ikke at se. Om Vinteren 1826 blev han syg og maatte gaa til Køjs for aldrig mere at rejse sig.

Men „Bombebøssen“ klarede sig godt. I 1844 solgte den Boligen i Dybensgade og flyttede til Brogade paa Christianshavn; i 1919 derfra til sin nuværende Ejendom i Overgaden oven Vandet Nr. 48 C, hvor den trives vel ved Legater og Gaver og er en sikker Havn for 28 enlige gamle Sømænd og 4 Ægtepar.

„Bombebøssen“ ledes af en af Hans Majestæt Kongen udnævnt Direktion paa 9 Medlemmer med Kommandørkaptajn, Baron Niels Juel-Brockdorff som Formand. Det daglige Tilsyn føres af Stiftelsens Inspektør, Kaptajn P. B. Jørgensen, som har Bopæl i Ejendommen.

Paa Muren ud mod Kanalen findes over Porten indmuret en Bombe, og henne under det sidste Fag Vinduer i Stueetagen sidder et smukt Relief af den ædle, særprægede Mand med det varme Hjertelag, om hvem der paa Tavlen over hans Grav paa Holmens Kirkegaard staar skrevet:

*„I Ord og Daad en Hædersmand,  
en ægte Gran fra Norges Fjelde.  
Hans Snilde og en god Forstand  
hjalp Helten Livets Sorger fælde.  
Hans Lodsbaad redded Liv og Gods,  
hans „Bombebøsse“ stolt sig hæver.  
Han gik fra den og Norges Lods,  
hans Stov har Ro, hans Minde lever!“*

Gustav Kragh.

## Haandskrevne Navigationsbøger

Af Kaptajn E. Juel-Hansen

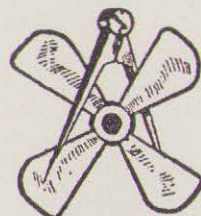
Søfartens Bibliotek har som et Led i dets Publikationer om søhistoriske Emner udsendt Skrift Nr. 4 med ovenstaaende Titel; forfattet af Bibliotekets Leder, Kaptajn E. Juel-Hansen.

Dette lille Skrift indledes med en kortfattet Forklaring om Navigationen og dens Oprindelse, hvori der gengives et Uddrag af Kaptajn Carl E. Sølvørs Afhandling om „Columbus“ i geografisk Tidsskrifts 45. Bind 1942, hvori omtales „Regimento do estrolabio et do quadrante“, et Værk, der giver hele Datidens Kendskab til Navigation og er Forløberen for senere Tidens Lærebøger i Navigation. Fra Portugal bredte Kendskabet til Navigation sig langs Kysterne til Frankrig, Holland og Belgien og tildels over England til Danmark og hele Skandinavien. De første trykte Bøger om Navigation herhjemme stammede fra Nabolandene mod Vest, for saa senere at blive afløst af danske Lærebøger i Navigation. Da Bøger var kostbare, brugte Navigationslærerne, lige fra Undervisningen blev bragt under faste Former herhjemme i 1619, iflg. en Befaling fra Chr. IV, at diktere Eleverne deres Pensum og Opgaver, som de saa nedskrev til senere Brug. Dette var dog ikke ensbetydende med, at trykte Lærebøger

ikke blev benyttet, men de haandskrevne Lærebøger gik Side om Side med de trykte, endnu saa sent som i 1852.

Om disse haandskrevne Navigationsbøger handler dette lille Skrift, og det kan paa det varmeste anbefales til alle, der har Interesse af Navigationsundervisningens Udvikling i Danmark.

Bogen er illustreret og er udgivet i Kommission hos Andr. Fred. Høst & Søn, Bredgade 35.



## KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven  
Den kommunale Elektroinstallatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

# Nakskov-Skonnerten „Ami“s Forlis

ved Østgrønland for 25 Aar siden.

Det er i Aar 25 Aar siden, at Skonnerten „Ami“ af Nakskov ved Grønlands Østkyst var ude for et dramatisk Forlis, der som ved et Vidunder ikke kom til at koste Menneskeliv, og som paa Grund af heldige Omstændigheder ikke medførte et længere Ophold for Besætningen paa den barske og øde Kyst.

Skonnerten havde lastet Salt i Cadiz og afgik derfra til Falmouth for Ordre, hvilken gik ud paa, at Skonnerten skulde gaa til Flatey i Brede-Bugt paa Vestisland med sin Last.

„Ami“ afgik fra Falmouth den 22. Juli, havde den 11. August den sidst observerede Plads, der var 57° 12' N. Br. og 25° V. Længde, og fik efter en haard nordøstlig Storm den 18. August Land i Sigte. Ved Middagstid observeredes Bredden 64°52', og man pejlede Pynten af Landet, som man antog for Latrabjerg paa Nordsiden af Brede-Bugt, i misvisende ØNØ., hvorefter Kaptajnen mente, at man var ca. 5° østligere end Bestikket og styrede op efter Landet.

Henimod Aften blev det stille Vejr med diset Luft og Taage, og næste Dag saa man flere Isflager og Isfjælde, og ved Middagstid var Skibet helt omgivet af Is. De efterfølgende Dage var det stadig stille Vejr, men „Ami“ laa som oftest, uden at man havde Magt over Skibet, og drev i stærk Strøm mellem Isflagerne, og af og til saa man, naar det littede i den disede Luft eller Taagen, Landet, men uden at faa Kending af dette.

Isen skruede imidlertid tættere og tættere om Skonnerten, og den 22. opstod der hos Besætningen Frygt for, at Skibet skulde blive knust af Isen, hvorfor man besluttede sig til at forlade det og gik i Baadene 65 km Syd for Seræilik Fjord, og om Aftenen naaede Besætningen, der bestod af 5 Mand, efter 16 Timers Roning i tæt Is Land ved Næsset Kekertausak, Vest for Seræilik.

Dagen efter kom Folkene i Forbindelse med nogle Grønlændere, som havde slaaet sig ned i Telte i Nærheden, og de forliste Søfolk var her ude for et sjældent Held, idet denne Kyststrækning Vest for Seræilik vilde have været ubeboet, om ikke en Grønlænders Sygdom havde forhindret ham og hans Fæller i tidligere paa Aaret at rejse til Sommerfangstpladserne ved Seræilik Fjord, hvortil de drog afsted nogle Dage senere.

Grønlænderne modtog de forliste Søfolk, af hvilke Kaptajnen imidlertid var blevet sneblind, med Glæde, hjalp dem paa alle Maader og viste dem den største Gæstfrihed; de oplyste de Skibbrudne om den nærliggende Angmagssalik-Station, og to af Grønlænderne roede sammen med to Matroser til Stationen for at hente Hjælp til de øvrige 3 Mand.

I Angmagssalik-Stationens Havn laa det norske Fangstskib „Polaruly“ af Bodø, som havde opholdt sig her nogle Dage for at foretage forskellige Reparationer og Motoreftersyn. I „Polaruly“ var paa dette Tidspunkt alt klar til Afgang efter nyt Fangstud-

bytte, men da den norske Kaptajn fik Underretning om den danske Skonnerts Forlis, afgik han straks for at bringe de danske Søfolk Hjælp og forcerede med Fare for selv at lide Havari paa sit eget Skib gennem Isen ind til Land, hvor „Polaruly“ derefter afhentede den øvrige Del af den forliste Besætning, med hvilken den vendte tilbage til Stationen.

Det var som ovenfor nævnt „Polaruly“s Hensigt efter Opholdet i Angmagssalik at fortsætte Fangsten, men da Stationens Handelsbestyrer anmodede den norske Kaptajn om at tage „Ami“s Besætning med til Norge, indvilligede Kaptajnen straks heri, skønt han derved maatte opgive yderligere Fangst for det Aar, og afgik den 27. August fra Angmagssalik med „Ami“s Besætning, for hvem det maa siges at være et stort Held i Uheld, at den allerede saa faa Dage efter at have forladt sit eget Skib drivende i den østgrønlandske Polarstrøm, var om Bord i et Skib paa Vej mod Hjemmet. „Polaruly“ fulgte de paafølgende Dage Iskanten Vest paa for eventuelt at faa Øje paa det forladte Skib, men dette lykkedes imidlertid ikke, og Rejsen fortsattes til Tromsø, hvor „Ami“s Besætning blev landsat.

Den danske Skonnerts Kaptajn udtalte senere i Søforhøret, at Aarsagen til den store Forsættelse mod Vest maatte bero paa den nordøstlige Storm i Forbindelse med Kronometerfejl eller Kompasfejl, men man kan dog heller ikke se bort fra, at en medvirkende Aarsag til Forliset ogsaa kan have været, at Kaptajnen havde været syg og var den eneste Navigatør om Bord.

I. O.

## Vikingens

### Samlemappe

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

**Pris Kr. 3.75**

Ved Indsendelse af Beløbet tilstilles Vikingens Læsere Samlemappen franco

### Vikingens Ekspedition

Gl. Mønt 39. København K. Tlf. C. 9822

# Aalborg Værft A/S

AALBORG - DANMARK

Maskin- og Kedelbyggeri - Nybygninger - Reparationer

Telefon 4101 - Rigstelefon 9 - Telegram-Adresse: Yard

## Fanø Navigations-skole

Eksamen ved Navigationsskolen paa Fanø sluttede d. 18. Oktober 1944 med følgende Resultat.

Til Radioekspedientprøve af II Kl. var indstillet 10 Elever, hvoraf 9 bestod. (Max. 8,0 — Min. 3,2). J. E. Mærkedahl, Thisted, 7,5 — E. Fischer, Esbjerg, 7,0 — S. Strørup, Aarhus, 6,9 — E. Rasmussen, Esbjerg, 6,6 — M. H. Rasmussen, Rønne, 6,5 — T. Thomsen, Esbjerg, 6,5 — V. E. Nielsen, Nordby, 6,3 — H. T. Rosendahl, Vonsbæk, 6,1 — S. A. Hedegaard, Brønderslev, 5,2.

Til Skibsførereksamen indstillede sig 7 Elever, der alle bestod. (Max. 168 — Min. 84). E. Fischer, Esbjerg, 153 (Udmærkelse) — A. V. Møller, Esbjerg, 127 — K. T. Nissen, Vojens, 115 — J. Kolmos, Als, 110 — R. M. Lorenzen, Nederskov, 95 — H. Christensen, Thyborøn, 85 — R. E. Mortensen, Klitmøller, 84.

Til Styrmandseksamen indstilledes 6 Elever, der alle bestod. (Max. 203 — Min. 87). J. V. Kylling, Vonsbæk, 177 — J. C. Sørensen, Esbjerg, 157 — V. Jensen, Viborg, 132 — L. W. Weyhe, Færøerne, 117 — A. Hansen, Møgeltonder, 101 — E. Mortensen, Klitmøller, 89.

Af 4 Privatister, der var indstillet til Kystskipperprøven, bestod 3.

1 Privattist var indstillet til og bestod Sætteskipperprøven.

Eksamen sluttede med en Festlighed paa Skolen, hvor Navigationsskolebestyrer L. Møller fra Navigationsdirektoratet, Repræsentanter fra Nordby Sogneraad, Assurance-fonden, Skibsrederforeningen, Navigationsfonden samt Skolens Lærere og Elever var til Stede.

Bestyrer Møller bragte Eksaminanderne Navigationsdirektoratets Lykønskning med den bestaaede Eksamen. Skolens Bestyrer bragte Eksaminanderne Skolens Lykønskning og takkede dem for det smukke Arbejde, de havde udført i Forberedelsestiden.

„Konsul D. Lauritzens Flidspræmie“, en Sekstant med Inskription tildeltes M. H. Rasmussen, Rønne, (ved Lodtrækning mellem M. H. Rasmussen og V. E. Nielsen, Nordby).

„Foreningen til Søfartens Fremme“s Førstepræmie, en Prismekikkert med Inskription, tildeltes E. Fischer, Esbjerg. Andenpræmien, et Sølvigaretetui med Inskription, tildeltes T. Thomsen, Esbjerg.

„Dansk Dampskibsrederiforening“s Præmie til Styrmand, der bestaar Radioekspedientprøven med Karakteren 6,0—6,9 i Gennemsnit, tildeltes S. Strørup, Aarhus, M. H. Rasmussen, Rønne, T. Thomsen, Esbjerg, og V. E. Nielsen, Nordby, med 100 Kr. til hver. Til Styrmand, der bestaar Radioekspedientprøven med Karakteren 7,0—8,0 i Gennemsnit, tildeltes E. Fischer, Esbjerg, 300 Kr.

Da „Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond“ i Anledning af Skolens 50 Aars Jubilæum i Fjor har modtaget mange, store Pengegaver, har Bestyrelsen i Aar vedtaget at uddele 6 Legatportioner à 200 Kr. til flittige og værdige Elever.

Nye Kursus paa alle Afdelinger begynder straks efter Eksamen.

G. Sørensen.

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT  
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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



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«



## Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1923, Esbjerg  
 D/S Als  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bes  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabrikker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske Kulkompagni  
 Det danske Petroleum A/S  
 A/S De danske Sukkerfabrikker  
 Det Dansk-Franske D/S  
 Det Dansk-Norske D/S  
 D/S D. F. K.  
 Det Forenede Bugerselskab, A/S  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
 D/S Hafnia  
 D/S Heimdal  
 D/S Hetland  
 Rhederi M. Jølsen, A/S, Aabenraa  
 J. Gottfred Jensen, Aarhus  
 D/S Jutlandia  
 D/S Jyden, Esbjerg  
 A/S Motortramp, Steusved  
 D/S Myren  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi  
 D/S Nautic  
 D/S Navitas  
 D/S Norden  
 Rederiet Ocean, A/S  
 D/S Orient  
 D/S Orion  
 D/S Pacific  
 D/S Phoenix, Esbjerg  
 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. Svitser's Bjergnings-Entreprise  
 Svitser's 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

## Hvorfor er Reglerne for Skibsmaaling ikke internationale?

Dette Spørgsmaal har i de sidste Aartier flere Gange været fremme, men var endnu i 1939 ikke blevet løst. Det trænger sig imidlertid stadig paa, og det maa haabes, naar der engang skal skabes ordnede Forhold her i Verden, at det heller ikke bliver glemt.

I vort Naboland Sverige har flere beskæftiget sig med Sagen, og Professor Gustaf Ambjörn, Göteborg, har i et Foredrag belyst den, set fra et svensk Synspunkt. Vi bringer nedenstaaende efter Referatet i „Teknisk Tidsskrift“, idet vi bemærker, at de danske Maaleregler paa de fleste Punkter er identiske med de svenske og engelske.

Med Skibsmaaling forstaar man den Fremgangsmaade, gennem hvilken man fastslaar det Tal, som udgør Grundlaget for Beregning af de Afgifter, et Fartøj skal erlægge til Havne og andre offentlige Foranstaltninger til Søfartens Gavn, eller, som det hedder i den svenske „för ordning ang. skeppsmätning“ af 12. November 1880: „For at faa et saadant Kendskab til Fartøjets Tonnage, som er nødvendig for Beregning af de for Skibe paa dette Grundlag paalagte Fyr- og Baake-afgifter samt andre Afgifter eller for andet offentligt Formaal, skal nævnte Tonnage findes ved Maaling.“

Mer eller mindre faste Bestem-

melser for Skibsmaaling har i forskellige Lande eksisteret i ret lang Tid, i det mindste i Forhold til Fremkomsten af Bestemmelserne om Fribord og andre Ting vedrørende Sikkerheden til Søs. Det er imidlertid bemærkelsesværdigt, at i en saa international Virksomhed som Søfarten er Reglerne for Skibenes Maaling forskellig i de forskellige Lan-

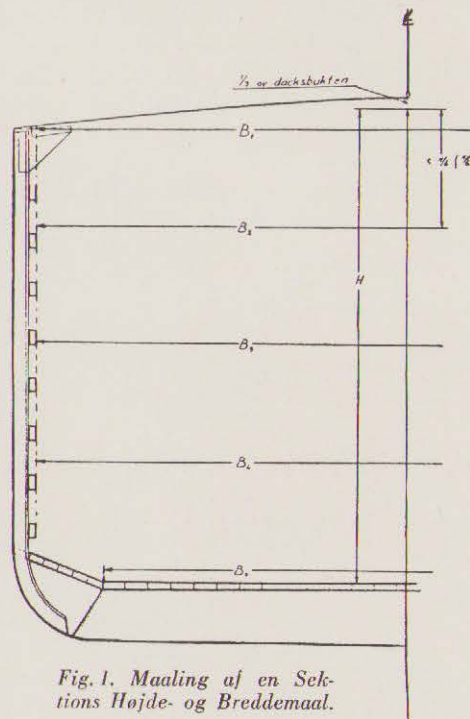


Fig. 1. Maaling af en Skibets Højde- og Breddemaal.



## G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

de. Ganske vist er der efterhaanden truffet Overenskomst mellem f. Eks. Sverige og de fleste andre søfarende Nationer om gensidig Anerkendelse af Hjemlandets Maaling, men dette er dog kun en halv Forholdsregel, da Gyldigheden af Maalebrevet hos de

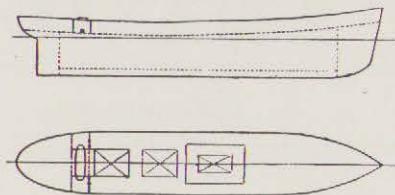


Fig. 2. Anbringelse af Tonnagebrønd og Tonnageaabning paa en aaben Shelterdækker.

Fartøjer den første Gang, de anløber en svensk Havn, hvorfor Sverige i den internationale Forbindelse synes at være mere krævende end de andre Nationer. En stor Fordel er det for svenske Skibe, at i de fleste Havne Verden over godkendes Maaling efter den saakaldte engelske Regel, naar Maalingen er udført, og Certifikat derom er udfærdiget af de svenske Myndigheder i Form af „Svedish Certificate of British Tonnage“ eller som man tidligere kaldte det: „Appendix“.

De efter Loven foreskrevne Metoder, som anvendes ved Udførelsen af Maalingen, er fuldstændig ens i de forskellige Lande, det er i Regelen den saakaldte Moorsomske Metode. Det almindelige Princip er, at det indvendige Rumindhold af Skibets lukkede Rum opmaales og beregnes, og at man derfra trækker Rumindholdet af de Rum, som er nødvendige for Skibets Fremdrivning og forsvarlige Pasning. Med andre Ord, man vil finde et saa retfærdigt Grundlag som vel

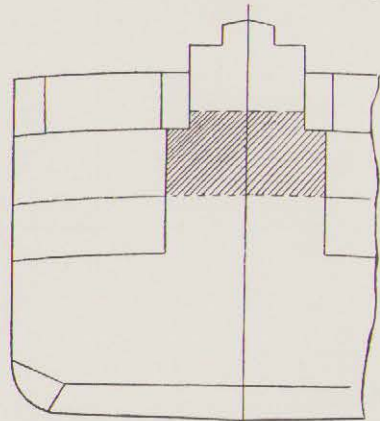


Fig. 3. Den skraverede Del af Maskinkappen medregnes i Tonnagen.

ter Bestemmelsen dels af Skibets Brutto- eller totale Tonnage, hvorved forstaaes Rumindholdet af saavel alle Rum under øverste faste Dæk som af alle fast anbragte, dækkede og indelukkede Rum over dette Dæk og Overbygninger, dels ogsaa af Skibets Netto- eller afgiftspligtige Tonnage, som faas ved fra den totale Tonnage at give Fradrag for visse Rum.

I Bruttotonnagen medregnes ikke Indholdet af Vandballastrum i Dobbeltbund, bygget efter Cellesystemet, samt heller ikke i anden Dobbeltbundskonstruk-

tion beliggende Vandballastrum, som ikke let kan anvendes til Føring af Last, Skibsforraad eller Brændsel.

Videre hedder det i § 2: „Den Enhed, hvori Tonnagen udtrykkes, er Ton, som er 2,83 m<sup>3</sup> (= 1 Register-ton = 100 engelske Kubikfod)“.

Udtrykket Ton er saaledes ved Skibsmaaling et Rummaal, og dette er sikkert ogsaa dets oprindelige og tidligste Betydning, hvilket bl. a. synes at fremgaa af det franske Udtryk le tonneau eller la tonne, „Tønde“ har altsaa været brugt som Rummaal længe inden Begrebet „tonne“ som Maal for Vægt kom i Brug.

#### Beregning af Bruttotonnagen.

Ved Maaling efter den almindelige Metode, kaldet Regel 1 (Regel 2 er kun provisorisk og anvendes kun, naar Last eller anden Forhindring gør det umuligt at anvende Regel 1) fastslaas det, hvad der skal være Maalingsdækket, i Praksis for Korthedens Skyld ofte kun kaldet „Dæk“, og det er øverste faste Dæk for Skibe med højst to Dæk, ellers det andet Dæk regnet nede fra. Man bør være opmærksom paa, at ved den nu saa almindelige Fartøjstype med saakaldt aabent Shelterdæk dette ikke regnes som fast Dæk med Hensyn til Maalingen, men at Dækket nærmest under i Regelen skal regnes som Maalingsdæk.

Den saakaldte Beregningslængde, som anvendes ved Fastsættelsen af Underdækktonnagen, maales ved Maalingsdækkets Underkant paa en særlig angiven Maade. Den for Skibets Identitet i Maalingsbrevet anførte „Kendingslængde“ maales paa tilsvarende Maade, men ved Overkanten af Hoveddækket. I de Tilfælde, hvor Maalingsdæk og Hoveddæk er det samme, bliver saaledes Kendingslængden maalt ved Overkanten og Beregningslængde ved Underkanten af det samme Dæk.

Beregningslængden deles i et lige Antal lige store Dele, 4, 6, 8, 10 eller 12, eftersom Længden falder i en tilsvarende Gruppe mellem Grænserne: højst 15 m og mere end 69 m. „Ved hvert Delingspunkt og ved begge Endepunkterne opmaales en Tværsektion af Rummet under Maalingsdækket“, som det hedder i § 7.

Hver Tværsektions Areal beregnes efter Opmaaling af Sektionens Dybde og et Antal Breddemaal efter Simpsons Regel. Med disse Arealer udregner man ligeledes med Hjælp af Simpsons Regel Kubikindholdet af Rummet under Dækket i m<sup>3</sup>, hvilket divideret med 2,83 giver Underdækstonnagen.

Dybden skal maales fra Overkant af Bundstokken ved Siden af Kølsvinet eller, naar Inderbund findes, fra Overkant af Garneringen til et Punkt i en Afstand af en Trediedel af Bjælkebugten fra Dækkets Underside, fordi, hvis man gaar ud fra, at Bjælkebugten er parabelformet, Arealet af Parabelsegmentet er  $\frac{2}{3}$  af det omskrevne Rektangel. Sektionens Dybde deles i 4 eller 6 lige store Dele eftersom Beregningsdybden er  $\leq$  resp.  $>$  5 m.

Breddemaalene skal tages til den i en jævn Kurve fortsatte Garneringslinie, og selv i Rum uden Sidegarnering eller Lastrubber skal saadan forudsættes, hvis Garneringens Udstrækning andrager mere end  $\frac{1}{3}$  af hele Side- og Bundfladerne. Øverste Bredde tages ved Maalingsdækkets Underkant til Garnering resp. Spant. Det nederste Maal er ved Skibe med rejsende aabne Bundstokke i Regelen det samme som Kølsvinets Bred-

de, men i andre Tilfælde Bredden af Skibets Bund, saa langt den befindes at være horisontal og plan, og maales mellem de Punkter, hvor Bundgarneringen begynder at rejse. Har derimod Skibet Inderbund, og Tanktoppen ikke er plan, sker der en Korrektion paa den Maade, at Dybden maales til det laveste Punkt af Bundgarneringen resp. Tanktoppen, men den nederste Bredder i Beregningen kun indføres med  $\frac{2}{3}$  af, hvad den skulde have været, hvis ikke Bugten i Tanktoppen havde været der.

Mellemdæksrum oven over Maalingsdækket maales hver for sig ved at tage den indvendige Længde paa Rummets halve Højde og dele den i det samme Antal lige store Dele som Beregningslængden. Bredder tages paa Sektionernes halve Højder, hvorved man faar et Middelareal, som multipliceres med Rummets Middeelhøjde.

Samme Fremgangsmaade anvendes ved Dækshuse og andre Overbygninger, dog skal den indvendige Længde her kun deles i to Dele. Har Rummet en mere uregelmæssig Form, skal man paa en fornuftig Maade dele det i flere Dele, som udregnes hver for sig og adderes. Ogsaa i de Tilfælde, hvor Brugen af Simpsons Formel direkte vilde føre til aabenbart fejlagtigt Resultat, maa man ogsaa foretage en Deling.

I Bruttotonnagen skal ikke medregnes, og heller ikke maales, visse Rum over øverste Dæk, som paa Grund af sin Indretning ikke kan anvendes til at rumme andet Gods end saadant, som kan føres paa aabent Dæk, derved at en eller flere Sider er aabne paa hele Højden og ikke forsynet med permanente Lukkeanordninger, heller ikke Kapper og Skylighter over Nedgange eller for Luft og Lys til Maskinrum, som ligger paa aabent Dæk eller i Overbygninger.

Til denne Slags Rum hører ogsaa det nu saa hyppigt forekommende Mellemdæksrum under et saakaldt aabent Shelterdæk, forudsat at det opfylder visse Vilkaar med Hensyn til Aabninger, Spygatter, og at det, der i daglig Tale menes med Skalkkegrejer, mangler. Fig. 2 er et saadant Skib. Den oprindelige Mening med at fritage det for at medregnes i Bruttotonnagen er, at Rummet kun regnes for anvendeligt for saadant Gods, som kan føres paa aabent Dæk, men ved særlige Forholdsregler kan man i Praksis regne med, at næsten hvilket som helst Gods kan staves i Rummet.

Vilkaarene for, at det omtalte Rum ikke medregnes i Bruttotonnagen og altsaa heller ikke i Nettotonnagen, er:

Rummet mellem de to paa Tegningen viste Mellemdækskodder, den saakaldte Tonnagebrønd, skal i Shelterdækket have en Aabning uden faste Skalkkningsanordninger. Denne Aabning skal have en Lysning, der er mindst 1,22 m (4') lang og en Bredder paa samme Størrelse som den agterste Luge. Brønden skulde oprindelig i hver Side være forsynet med Lænseport og Spygat, men Udviklingen har efterhaanden medført, at man, i det mindste ved Nybygninger, i hver Side har en lukkelig Skrueventil, som kan betjenes fra Shelterdækket, og hvis frie Gennemløb har en Diameter paa mindst 127 mm, eller, hvis det har en anden Form, et tilsvarende Areal.

Mellemdækket foran for (i dette Tilfælde) Brønden skal i Endeskoddet have to fra Dæk til Dæk — Engländerne tillader en 2' Karm — gaaende Aabninger

af mindst 0,91 m (3') fri Bredder og uden faste Lukkeanordninger. Lukning med f. Eks. i U-Jern liggende Planker er tilladt, men hvis man anvender Pladedæksler, maa de dertil hørende Bolte ikke gaa gennem Skoddet, men skal gaa gennem den frie Aabning. Som almindelig Regel gælder det, at ingen faste Anordninger for Lukning maa findes paa Skoddet.

#### Beregning af Nettotonnagen.

Naar man nu paa den anførte Maade har beregnet Bruttotonnagen, skal der gøres visse Fradrag for saadanne Rum, der anses for nødvendige for Skibets forsvarende Pasning med Hensyn til Fremdrivning og Navigering, og Resten, udtrykt i Tons, bliver da den afgiftspligtige Tonnage eller Nettoregistrertonnagen. Disse mangfoldige Rum har en meget skiftende Karak-

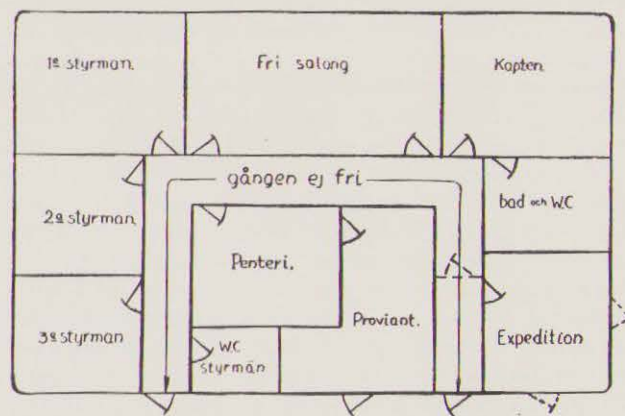


Fig. 4. Med Dør paa „Ekspeditionens“ Yderskod eller med Skod og Dør i Gangen (punkterede Linier) kan denne gøres helt eller delvis fri.

ter, hvorfor Fortolkningsspørgsmaal ofte opstaar.

De saakaldte afgiftsfrie Rum er — efter svensk Lov — i Korthed følgende:

Kahytter og Rum udelukkende til Brug for Fører og Besætning samt Gange og Passager, som fører til dem.

Kabysrum og Stirridser, som ikke udelukkende er til Brug for Passagerer.

Klosetrum.

Rum til Radiostationen, Styrehus og Kortrum, Signalhus, Rum for Dankeykedel med Maskineri og Ankerspil.

Rum for Baadsmændsstores.

Vandballasttanke udenfor Dobbeltbunden, f. Eks. For- og Agterpeaktanke, Side- og Højtanke m. fl.

Kedel- og Maskinrum med Kapper for Lys og Luft ligesom faste Kulkasser i umiddelbar Forbindelse med Fyrpladsen.

I den internationale Søfart anvendes den svenske Beregning af Nettotonnagen som Regel ikke — Undtagelser er f. Eks. Belgien og Chile — men derimod i de fleste Havne den efter den engelske Regel beregnede Nettotonnage. Skibet bør derfor have et Certifikat i Henhold til den engelske Regel, hvilket, som tidligere nævnt, udstedes af de svenske Myndigheder. Er der Udsigt til Fart gennem Suez- og Panamakanalerne, bør Maalingscertifikat for disse Zoner skaffes, hvilket ogsaa kan ske hos de svenske Maalingsmyndigheder.

Desuden kan der i Sverige siden 1939 udfærdiges særligt Maalebrev for Finland.

Større Nybygninger i Sverige, som udrustes for alle eventuelle Rejser, bliver nu ofte forsynet med ikke mindre end fem forskellige Maalingscertifikater: efter svensk, engelsk, Suez-, Panama- og finsk Regel, en god Illustration til den Forvirring, som raader.

#### *Forskelligheder mellem de svenske og udenlandske Maaleregler.*

Den engelske Bestemmelse af Nettotonnagen afviger fra den svenske først og fremmest — og sædvanligvis i meget høj Grad — i Maskinrumsfradraget. Efter den engelske Regel maales kun det egentlige Kedel- og Maskinrum, altsaa ikke Kulkasserne, d. v. s. det, som Englænderne kalder „Engine Room proper“. Hvis dette Rumfang er  $>13$ , men  $<20\%$  af Brutto, fradrages (som Kompensation for Kulkasser)  $32\%$  af Bruttotonnagen. Udenfor disse Grænser multipliceres det opmaale Rumfang med 1,75. Ofte ser man i Maalebrevet, at det omtalte Rumfang netop beløber sig til  $13,01\%$ , et som det synes ualmindeligt heldigt Resultat, men som beror paa en aldeles usædvanlig velvillig Indstilling i Forordningen, som siger, „at saadan Rum oven for Maskinrummets Begrænsningsflade og oven for øverste faste Dæk, som udelukkende er indrettet til Maskineriet eller til at give Adgang for Lys og Luft til Maskinrummet, ikke skal medregnes til Bruttotonnagen, for saa vidt Skibet ikke derigennem kan faa en mindre Nettotonnage, i hvilket Tilfælde Skibsmaale- ren er forpligtet til at maale det omtalte Rum og i Bruttotonnagen samt selvfølgelig ogsaa i det virkelige Maskinrum at medregne en saa stor Del deraf, som fordres for at faa den lavest mulige Nettotonnage“ (Fig. 3). Maskinfradraget maa imidlertid ikke overstige  $55\%$  af det Antal Tons, som er tilbage, naar der fra Bruttotonnagen trækkes Rumindholdet af de Rum, medregnet i denne Tonnage, som foruden Kubikindholdet af Fradraget for Maskinrummet ikke skal medregnes i den afgiftspligtige Tonnage.

Maalebrevet for Fart gennem Suezkanalen og Panamakanalen giver i Regelen større Nettotonnage end de andre. Begge Kanaler er halvprivate Foretagender, som har haft vældige Anlægsomkostninger og maa trækkes med store Vedligeholdelses- og Driftsomkostninger.

Fortolkningen af Bestemmelserne er imidlertid ret vanskelig fremfor alt ved Panama-Maalingen. Den mest fremtrædende Forskel — og nu mere saa ofte forekommende — fra andre Regler er, at Shelterdæksrummet ikke fradrages. Iøvrigt karakteriseres de af Maskinrumsfradraget, som beregnes efter den gamle saakaldte Donauregel, hvor det er 1,75 Gange det egentlige Maskinrum, samt en stor Mængde Særbestemmelser, der mange Gange er vanskelige at fortolke, og er af strengere Karakter end de sædvanlige Maaleregler.

I de finske Maaleregler sammenfalder Maskinrumsfradraget stort set med den engelske Regel. Efter de finske Regler foretages de almindelige Fradrag med en vis Liberalitet, saa f. Eks. Proviastrum, Reservekommer, Tømmermandsværksted m. m. yderligere trækkes fra i Sammenligning med de svenske Regler. Bestemmelserne angaaende Rum, der ikke maales med, svarer nærmest til de svenske og er i visse Detailler oven i Købet strengere.

#### *Maalingsreglernes Indvirkning paa Konstruktionen.*

Det er øjensynligt, at man ved Skibets Konstruktion maa tage Hensyn til de gældende Maaleregler ved Placeringen af de forskellige Rum og desuden ved Konstruktionsdetailler for at faa saa fordelagtige Forhold i Henseende til Tonnagen, d. v. s. saa lille Netto som muligt.

For at Maskinrumsfradraget efter den engelske Regel skal regnes med  $32\%$ , maa det maale Rumfang, som nævnt, eventuelt med Tillæg af Kapper oven over Dækket, være mindst  $13,01\%$ , hvilket kan have sine Vanskeligheder. Dels gælder der nemlig den Indskrænkning, at den omtalte Kappes Længde ikke maa regnes større end det egentlige Maskinrums Længde og dens Bredde ikke større end Skibets halve indenbords midtskibs, dels gaar Tendensen, særlig ved Motorskibe, mod forholdsvis kortere Maskinrum. Derfor maa man allerede fra Begyndelsen ved en Overslagsberegning forvisse sig om, at man ikke faar kedelige Overraskelser paa dette vigtige Punkt.

Paa mange Skibe og særlig i de Tilfælde, hvor et Rederi har flere Skibe, der drives med Olie, kan Bundtankene gøres ekstra høje, saa der kan faas forøget Volumen for Oliebunkers til andre af Rederiets Skibe, som ikke har Lejlighed til at bunkre fordelagtigt. Fra et Maalingssynspunkt set er det fordelagtigt, da Bruttotonnagen formindskes i tilsvarende Maalestok ved denne Forøgelse af Tankvoluminet. Man maa dog naturligvis passe paa, at det for Last bestemte Rumfang ikke beskæres saa meget, at det bliver utilstrækkeligt for Stykgods- og andre mer eller mindre voluminøse Laster.

Mellem Fradragene nævnes saadanne Gange, som fører til Besætnings- eller andre afgiftsfrie Rum. Fører derimod Gangen samtidig til et afgiftspligtigt Rum, hvortil der ikke findes anden Adgang end gennem denne Gang, saa bliver den ikke fri helt eller delvis. (Fig. 4). Det er derfor af Vigtighed, at man ved en Apteringsplan, der indeholder baade frie og ikke frie Rum, arrangerer dem paa en saadan Maade, at det størst mulige Gang- og Passagerareal frigøres. Stræben efter at faa saa meget frit Rum som muligt maa naturligvis ikke utilbørligt influere paa de Synspunkter, som anden praktisk Hensigtsmæssighed kan fordre. Fra et Tonnagesynspunkt bør Højden mellem Shelterdækket og Dækket neden under være stor, og det sidstnævnte kan passende udføres uden Bjælkebugt og Spring. Der findes nogle svenske Liniebaade, som laster mellem 6 og 7000 ts DW, og som har en engelsk Nettotonnage paa kun 2000 RT. Men her kan et Eksempel anføres paa, hvorledes modstridende Interesser kan gøre sig gældende. For at udelukke Tonnage, der fra et Størrelses- og Kubiksynspunkt er mindre egnet, har Bomuldsafskiberne i U. S. A. fastsat en Slags Straffeforfald for Skibe under 2000 NRT efter den engelske Regel.

Som Eksempel paa, hvorledes andre Bestemmelser kan kollidere med Maalingssynspunkter kan nævnes, at for at faa Tilladelse til at indtage Bomuldslast i U. S. A. skal Shelterdæksrummet være delt i et bestemt Antal Afdelinger — paa Grund af Brandfaren — ved tværskibs Skodder af Staal. Aabninger i disse Skodder skal lukkes enten med Staalplader eller med Planer, der er klædt med Asbest og tynd Plade paa begge



## Har De læst Sejl og Motor?

Sider, hvilket ikke kan udføres, naar Mellemdækket skal være maalingsfrit.

I det hele taget giver Udviklingen ved Konstruktionen af Shelterdækket med hvad dertil hører gode og interessante Eksempler paa den gensidige Indflydelse af Maalingsbestemmelserne og Konstruktionens fortløbende Udvikling. De første famlende Forsøg med Shelterdæk i Slutningen af 1800-Tallet begyndte med en helt aaben Brønd agter og en lang Overbygning af let Konstruktion foran derfor. Saa kom der løse Planker over Brønden med alle Slags Patenter for at beskytte mod Vandets Indtrængen, uden at derfor Brønden kunde regnes som „lukket“. Efterhaanden vovede man at lægge et fast Dæk over Brønden og forsyne det med en Tonnageaabning, der ikke kunde skalkes. Den nu mest anvendte Metode, der er tilladt af Maalingen, er Tonnageaabninger i Siderne eller Fladjern omkring den noget rundede Karm paa Tonnagelugen, hvilket er fuldt tilfredsstillende.

I Begyndelsen af Udviklingen kan man altsaa virkelig tale om et Sedygtighedsmoment kontra Maalingsfriheden. Parallelt hermed gik imidlertid en anden Tendens, idet man gjorde Shelterdækket af en stigende Styrke for til Slut at naa frem til, at Shelterdækket udføres som et gennemgaaende Dæk af fuld Styrke. Lægges hertil den tidligere omtalte afspærrelige Skrueventil, saa er vi i Problemet „Fribord kontra Maalingsfrihed“ kommet frem til en Fartøjstype, hvor det maalingsfrie Mellemdæk er lige saa godt egnet til at føre Gods, der er ømfindelig for Vand, som et hvilket som helst andet Rum i Skibet. Shelterdækkeren giver med de nu accepterede Maalingsbestemmelser Mulighed for at faa et til Stykgodslaster passende stort Kubikindhold, samtidig med at man faar en lille afgiftspligtig Tonnage. Selvfølgelig maa man delvis ofre en Del af Lasteevnen i Dødvægt, men i forekommende Tilfælde kan den let genvindes ved at forvandle det aabne Shelterdæk til et lukket ved at lukke Tonnageaabningen og foretage visse mindre Forstærkningsarbejder ved Lastlugerne.

Lad nu saa være, at man under visse Perioder af Udviklingen har haft en vis Grund til at tale om „tonnage cheating“, og visse Foranstaltninger har haft Karakteren af en ren Formalitet, som udgør en Levning af Bestemmelserne i deres oprindelige Form og Mening, saa har dog Udviklingen af Shelterdækkeren ført til en for større Stykgodslaster vel egnet Skibstype, hvis Fordele med fuld Ret svarer til den Udbredelse, den har faaet.

*Maalingsreglerne bør forenkles og gøres internationale.*

I det foregaaende er det forhaabentlig paavist, at Skibsmaaling efter de gældende Regler er ret kompli-

A/s MONTANA *Kul, Koks,*  
Telefon 9246 *Cinders*

## Det er for Tiden

umuligt at fremstille de før Krigen saa kendte og meget anvendte

# MARINAT

PRODUKTER

f. Eks.

Klar Yachtlak  
Klar Spar Varnish  
Skibsbundfarve, rød og grøn  
Hvid Understrygningsfarve  
Hvid Kopal Træk-Spartel  
Inden- og udenbords hvid Emaille  
Ætsallin etc.

i samme Standard som dengang, og vi har derfor indstillet Fabrikationen —

## men de kommer igen

saa snart de rigtige Raavarer kan skaffes

# A/s O. F. ASP

Grundlagt 1857

Specialfabrik for Farver og Lakker til Skibsbrug

Prags Boulevard 37 — København 5.  
Telefon Central 65 — Lokal 12 og 22

ceret, og at Maalingsreglerne i forskellige Lande viser baade mange og væsentlige Afgivelser.

Forsøg paa at forenkle Reglerne og gøre dem internationalt gældende er ganske vist gjort, men hidtil uden definitivt Resultat.

I et Foredrag i 1933 i Society of Naval Architects kaldet „Tonnage measurement“ kom den daværende svenske Overkontrollør Nils Gustaf Nilsson med et Forslag til forenklet Skibsmaaling. Man har Indtrykket af, at det ved Fremsættelsen mødtes med en vis Kølighed, saa man kan maaske deraf drage den Slutning, at der antagelig har været en Del godt i Forslaget.

I Slutningen af 1920-Tallet nedsattes af Nationernes Forbund en Ekspertkommite, som skulde udarbejde et Forslag til en international ensartet Behandling af Skibsmaalingen og om muligt — underforstaaet — forenkle den. Med det sidste gik det særlig daarligt. Efter at Kommiteen i 1928 havde afgivet en Rapport om Forskellen mellem forskellige Landes Regler, udkom 1931 dens Forslag til international Konvention, i 1939 fulgt af en noget ændre Udformning. Det var ikke nogen Forenkling, snarere det modsatte.

Spørgsmaalet har nu maattet hvile i nogle Aar, men det er snart paa Tide, at det tages op igen. Forenkling af Reglerne er ønskeligt, men endnu vigtigere, for ikke at sige nødvendigt, er at Reglerne gøres internationalt gældende.

Det skulde ikke være utænkeligt, at en lille, men søfarende Nation kunde sætte sig i Spidsen for et saadant Arbejde til Fremme for hele Verdens Søfart.

# To nye Fragtskibstyper til den amerikanske Kystfart

Amerikanske Fagtidsskrifter har bragt Omtale af to Fragtskibe, bygget til amerikansk Kystfart. Værfterne i De forenede Stater har, da det er nødvendigt at skabe en ydedygtig Flade for den udstrakte Kystfart, frembragt mange bemærkelsesværdige Kystbaade, af hvilke de nedenfor omtalte er nogle af de nyeste.

„Arthur Hoyt Scott“ er bygget som Specialfartøj til Transport af Træ fra Nova Scotia til Scott Paper

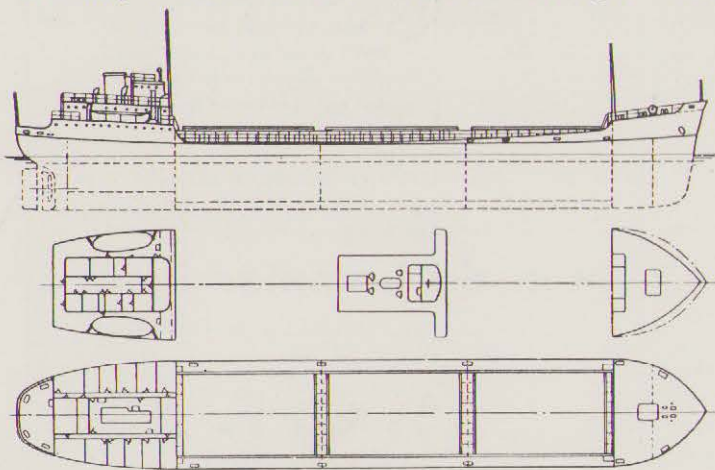


Fig. 1. Kyst-Fragtmotorskibet „Arthur Hoyt Scott“.

Compagnys Papirmøller i Chester. Det er bygget af John H. Mathis efter American Bureau of Shippings Regler og til dets Klasse. Maskinen, Opbygningerne og Kommandobroen er anbragt agter. Skibet har fremfaldende Stævn og Krydserhæk.

De offentliggjorte Data er følgende: Brutto-Register-Tonnage 6751, Netto-Register-Tonnage 3064, Dead-weight Capacity 8977 ts og Motorydelse 4000 B.H.K.

Umiddelbart agten for Forepeaken findes en stor Tank til Ballastvand eller Brændstof (Trimtank). Agten for Trimtanken følger de tre Lastrum, hvert 17,5 Meter langt.

Skibssiderne i Lastrummene har Garneringsribber 70×150 mm, som er anbragt med en Afstand af 300 mm. Garneringen paa Inderbunden har en Tykkelse paa 75 mm. Paa Lastrummene Længde er Inderbunden forstærket med Langspanter. Begge de to forreste Rum i Dobbeltbunden er Ballasttanke, medens det agterste Rum er indrettet til Brændstof. Lugerne har, svarende til Skibets Anvendelse til Transport af Træ, en Længde paa 15,6 m og en Bredde paa 9,6 m. I Højtankene, som findes baade om Styrbord og om Bagbord i Maskinrummet, kan der føres Brændstof eller Drikkevand.

Kraner med Bomme paa 14 m's Længde og en Bæreevne paa 6 ts er indrettet til Løftning af Træstammer saaledes, at de samtidig eller uafhængig af hinanden kan hive og dreje. Kranerne betjenes af seks-

cyliindre Dieselmotorer, som yder 85 HK. ved 1600 Omdrejninger pr. Minut.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en Cooper-Bessemer Motor, der yder 4000 E.H.K. og er forsynet med en Elliot-Büchi Blæser. Motoren er kompressorløs og omstyrbar.

Elektrisk Strøm med 115 Volts Spænding fremstilles af to 40 kW-Generatorer, som trækkes umiddelbart af Skru akslen.

Hele Beboelsen for Besætningen er indrettet agter omkring Maskinrummet.

I Poopen er der paa Hoveddækket Beboelse for Besætningen, Kabys og Messer for Officerer og Mandskab. Beboelsen for Officererne findes i Brooverbygningen.

Kyst-Motortankskibet „Flying A“ er bygget til Tidewater Associated Oil Company af Charleston Shipbuilding and Dry Dock Company til Klasse A-1+(E) i American Bureau of Shipping. Skibet er helsvejst. Paa Lade-Olietankenes Længde har Skibet ingen Spring, medens Skroget mod Enderne er trukket retlinet i Vejret. Skibet er med Henblik paa de lave Farvande bygget som Dobbeltkrueskib med Krydserhæk og retlinet, fremfaldende Forstævn. Af Opbygninger findes der Bak, Bro og Poop. Spantesystemet er normalt med Langspanter i Olietankenes Længde og tværskibs Spantesystem ved Skibets Ender.

Indholdet af Last-Olietankene er 2800 m<sup>3</sup>. Foran for Hoved-Olietankene er der et Tør-Lastrum, og Pumperummet ligger umiddelbart agten for Olielastrummet mellem det og Motorrummet. To Lastoliepumper kan give 180 ts i Timen og to andre 150 ts i Timen. De to store Pumper trækkes af en 75 HK. Elektromotor, medens de to smaa Pumper har en Elektromotor paa 60 HK.

De to Propellere bliver trukket hver af en kompressorløs Dieselmotor med en Ydelse paa 680 HK. Brændstofbeholdningen føres i Sidetanke, der rummer 70 ts. Skibets Jævnstrømsnet har en Spænding paa 240 Volt. Strømmen frembringes af to Generatorer paa 150 kW. De trækkes af to Hjælpedieselmotorer paa 225 HK.

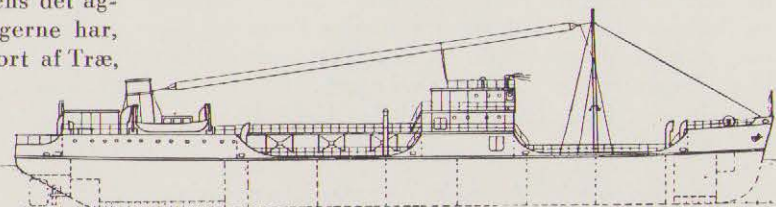


Fig. 2. Kyst-Motorskibet „Flying A“.

**Husk at forny Deres Abonnement**

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.

DEN KAN FLYDE...

DET ER EN  
**BRANDT  
PIBE!**



OLD WOOD Kr. **4.00**

OLD WOOD *Special* Kr. **7.00**

LETTERE PIPE FINDES IKKE

# FRED. BRANDT

ROSKILDE

EN GROS

København: Damso 4982

Sjælland-Fyn: Roskilde 2867

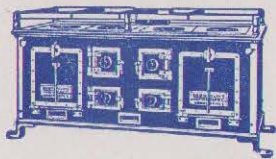
Lolland-Falster: Maribo 246

Jylland: Thisted 726

Bornholm: Svaneke 149

## 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  
Faaes i alle Verdenshavne

Grundlagt  
1899

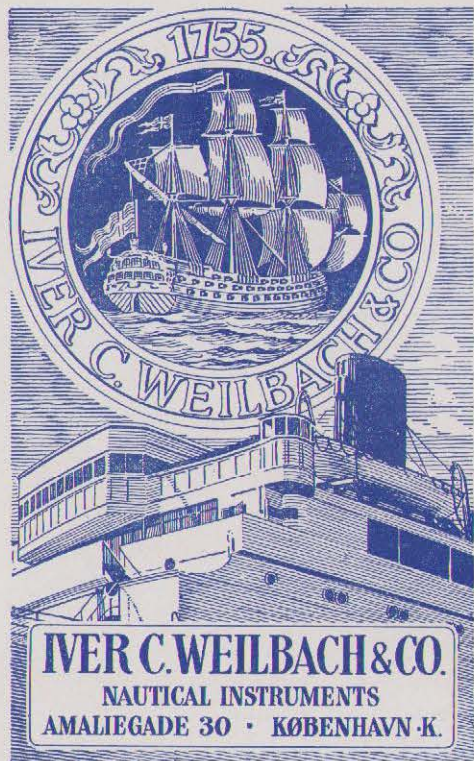
**INTERNATIONAL  
FARVEFABRIK**  
(Holzapfel) A/S  
Øresundsvej 141  
København S.  
Telefon Centr. 5601  
og Amager 1483  
Telegr.-Adr.: „Holzandia“



## Dampskibsselskabet "VENDILA"

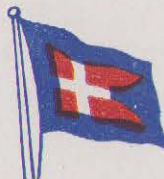
Svendsen & Christensen

KØBENHAVN K. · FREDERIKSGADE 1  
TELEFONER: C. 2537 - 2538



**IVER C. WEILBACH & CO.**  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN-K.

## C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



**DANSK GÆR-CENTRAL  
TØRGÆR**



# VIKINGEN

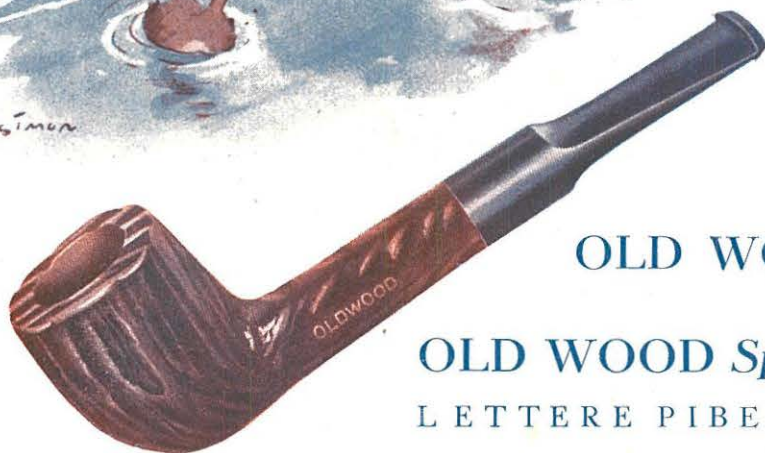
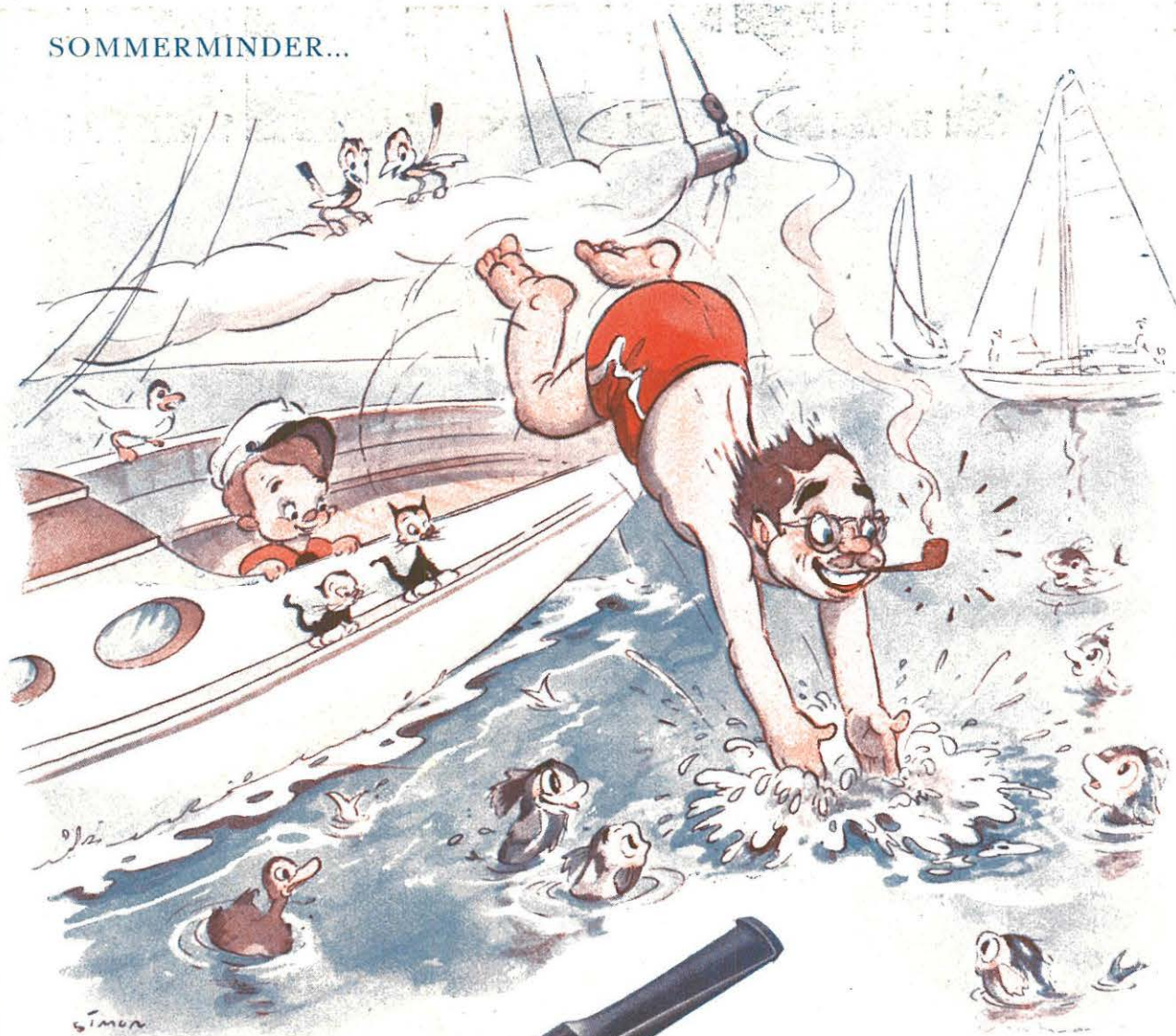
5 Øre  
December

HAARD KULING  
Maleri af Fr. Landt

1944 - Nr. 12  
21. Aargang



SOMMERMINDER...



OLD WOOD Kr. 4.00

OLD WOOD *Special* Kr. 7.00

LETTERE PIPE FINDES IKKE

# FRED. BRANDT

ROSKILDE

EN GROS

København: Damsø 4982

Sjælland-Fyn: Roskilde 2867

Lolland-Falster: Maribo 246

Jylland: Thisted 726

Bornholm: Svaneke 149

# VIKINGEN

HAVETS \* HAVNENS \* HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

## DET NORDLIGE ISHAVS BETYDNING

I den vestlige Del af det nordlige Ishav har Krigen raset i Omraader, hvor kun dristige Polarforskere og enkelte Hvalfangere en sjælden Gang satte deres Fod. Disse Omraader har af Krigen faaet en stor aktuel Betydning. Men alt tyder paa, at den Betydning, man tillægger disse arktiske Lande, ikke vil svinde med Krigens Ophør. I Rusland anser man Sibiriens øde Tundraer og isblokerede Kyster for at være et Fremtidsland, hvor der er de største Muligheder for, at store Fabriksbyer kan opstaa, naar Nordenskiölds Drøm om Udnyttelsen af Nordøstpassagen bliver virkeliggjort. Her skal Fremtidens vigtigste Trafikveje gaa — trukket gennem Luften ad den kortest mulige Linie.

I Løbet af Det 17. Aarhundrede trængte russiske Kosakker og Pelsjægere frem til den sibiriske Ishavskyst, som blev endelig kortlagt af Vitus Berings store nordiske Ekspedition 1734—43. I over 300 Aar havde man forsøgt at finde en Vandvej gennem Polaregnene til Kina. Den ene Flok modige Mænd efter den anden havde povet sig ind i Polarørkenen. Mange havde sat Livet til, og ingen havde i hvert Fald naaet Maalet. Visse Resultater havde man dog naaet. Spitzbergen, hvis Vestkyst var blevet opdaget 1594 af Hollænderen Barents, besøgte i de følgende Aarhundreder af mange hollandske, engelske, norske og danske Hvalfangere. Nu konstaterede Danskeren Vitus Bering, at Asien ikke var landfast med Amerika, hvad man hidtil havde troet. Den store Forsker James Cook trængte ogsaa et Stykke ind i Ishavet, men maatte vende om, og fra hans Ledsagere stammer den mistrøstige Dom om alle yderligere Forsøg: „Det er Afsind — der kan ikke være Tale om en saadan Gennemfart, medmindre en Naturrevolution ganske ændrer alle Forhold!“

Alligevel hørte Forskningsrejserne ikke op. Ganske vist indsaa man nu, at en brugbar Handelsvej og derigennem Guld og Rigdomme kunde man ikke vente at finde i disse øde og barske Sneregioner. Men Forskeriveren, Menneskehedens uudslukkelige Kundskabs-tørst og Trangen til at lære Jorden helt at kende drev nu modige og dygtige Mænd ud paa Ekspedition. 1827

Af V. K. Sørensen

foretog Parry et Fremstød mod Polen fra Spitzbergen, der første Gang blev omsejlet 1863 af Elling Carlsen, og endelig foretog Svenskeren A. E. Nordenskiöld 1875—76 sin berømmelige Vegafærd, hvorved han

sejlede Nord om Asien, gennem Beringsstrædet til Japan, Nordøstpassagen var gennemsejlet! Saa fulgte Nansens modige Drift tværs over Ishavet. Men efter at Peary i 1909 havde naaet Nordpolen, var der ikke mere nogen større Interesse for de mangfoldige Opdagelsesrejser, der efterhaanden kortlagde alle de arktiske Lande. U. S. A. og Canada interesserede sig dog stærkere og stærkere for den arktiske Ø-Verden, og i 1903 erklærede Canada, at samtlige Lande Nord for dets Kyster indtil Nordpolen var canadiske. Sovjetunionen fulgte Canadas Eksempel og erklærede i 1926 officielt, at hele Polaromraadet mellem den 32. og den 168. Længdegrad fra den russisk-sibiriske Kyst helt op til Nordpolen var Sovjetterritorium, det vil sige baade det Omraade, der var opdaget og kortlagt, men ogsaa de uopdagede og hidtil ganske ukendte Polaregne. Samtidig erklærede Sovjetunionen, at det ønskede uhindret Forbindelse og fri Fart for alle russiske Skibe og Flaader mellem Atlanterhavet og Det stille Hav.

Dermed begyndte den russiske Erobring af de arktiske Lande. Officielt var det kun rent videnskabelige Motiver, der var Formaalet for de mange store Polarekspeditioner. En lang Række meteorologiske Stationer rundt omkring Nordpolen vilde være af uvurderlig Betydning for Meteorologien over hele Verden og ikke mindst for Skibsfarten paa samtlige nordlige Havne — sagde man i Moskva.

Men de senere sovjetrussiske Polarekspeditioner i de senere Aar før Krigen har ikke alene været geografiske Forskningsrejser. Alle Stationer ligger paa strategisk vigtige Punkter, og Arbejdet paa disse militære Poster bliver suppleret med en udstrakt Flyvervirksomhed, der ikke blot giver Informationer om Maaling af Vind, Vejr og Isbevægelser, men ogsaa paa forskellig Maade bringer vigtige Meddelelser af politisk og militær Natur. Disse Stationer er da ogsaa beboet af Me-

teorologer og af et meget stort Antal militære Sagkyndige. Oprettelsen af Radio- og Vejrmedestationer i hele det arktiske Rige er en stor Hjælp for Flyvingen i disse Omraader. Disse Luftruter og — omend kun i en begrænset kort Sommersæson — Skibsfarten fra Beringsstrædet til Munden af de sibiriske Floder er et værdifuldt strategisk Aktiv. Ved Gennemførelsen af den nordsibiriske Søvej vil Rusland under en eventuel kommende Konflikt i det fjerne Østen undgaa et saadant Sammenbrud af Forbindelsen mellem Europa og det fjerne russiske Østen til Søs som under Krigen i 1905 — og den Skæbne, som blev den russiske Flaade til Del, da Admiral Roschistvenskijs Krigsskibe maatte gaa den lange Vej Vest paa gennem Atlanterhavet, omkring Kap det gode Haab og videre til Stillehavet, hvor den russiske Flaade blev fuldstændigt tilintetgjort af Japanerne i Slaget ved Tschuschima 1905.

Stalinkanalen blev anlagt netop for hurtigt at kunne bringe den baltiske Flaade fra den finske Bugt op til Ishavet, og derfor blev Kanalen gjort saa dyb, at den i hvert Fald efter Planerne skulde kunne tage Krydsere paa 5000 Tons. Hele den 15.000 Kilometer lange arktiske Kyststrækning skulde indrettes som Sovjetunionens nordligste Krigsbasis.

Det første Led i dette Projekt var Uddybningen af Swirfloden mellem Ladoga- og Onegasøen i Slutningen af 20'erne. Fra 1931—33 blev Kanalstrækningen fra Onegas Nordspids til Soroka gravet af  $\frac{1}{2}$  Million tvangsudskrevne Arbejdere (politiske Forbrydere), hvoraf mere end 100.000 omkom som Følge af Sult, Kulde og Overanstrengelse.

Den samlede Længde af Søfartsvejen er ca. 800 Kilometer, hvoraf den egentlige Kanalstrækning dog kun omfatter 227 Kilometer. Det har været nødvendigt at konstruere en Række mægtige Sluseanlæg op til Wyg-Søen, og hele Anlægget betyder en meget kortere og sikrere Vej til Ishavet. Russiske Skibe kan derved bevæge sig mellem Østersøen og Ishavet indenfor det russiske Riges Grænser. Kanalvejen er tillige sat i Forbindelse med Dnjeprs og Wolgas Kanalnet, hvorved der er skabt Søforbindelse fra Nord til Syd indenfor det mægtige Sovjetrige. Fra Leningrad til Murmansk var Afstanden ad Søvejen — gennem de danske Farvande — tidligere 4200 Kilometer, til Archangelsk 5100 Kilometer, disse Afstande er gennem Kanalen reduceret til henholdsvis 2000 og 1280 Kilometer. Desuden har Kanalen i høj Grad aflastet Murmanskbanen.

Den militære Betydning af dette Værk er klar: lettere Enheder, altsaa Destroyers, Torpedobaade, Hurtigbaade, Undervandsbaade, Minefartøjer og Hjelpe-skibe kan føres fra Østersøen til Ishavet og omvendt indenfor Landets egne Grænser.

Der hefter dog ved Kanalen store Mangler, idet den er tilfrosset i de 6 Vintermaaneder og saaledes kun anvendelig om Sommeren. Yderligere er det en Grænsekanal, der løber parallelt med den finske Grænse indenfor en Afstand af kun 150—200 Kilometer. Ved Udbruddet af den finsk-russiske Krig anrettede tyske Styrtbombere da ogsaa straks store Ødelæggelser paa Sluseanlæggene. Som Trafikvej vil den dog utvivlsomt i Fremtiden komme til at spille en stor Rolle i et fredeligt Europa.

Men Sovjet har endnu videregaaende Planer. De

gamle Drømme fra Tudor-Tidens England, Norden-skiølds Plan og Nansens Idéer har Sovjetunionen paa ny taget op. Det arktiske Asiens Rigdomme skal blive en lige saa vigtig og tilgængelig Raastofkilde som mange andre Lande, der engang blev betragtet som en Ørken. Med rigelig Støtte af Statsmidler, uden Hensyn til øjeblikkeligt Udbytte og med Hjælp af de allernyeste tekniske Hjælpemidler trænger Sovjet frem i disse Egne.

Og der findes i disse Omraader uanede Mængder af endnu fuldstændigt uudnyttede Rigdomme, upaaagtede Raastofmængder, uhyre Trærigdomme. Bestræbelserne for at industrialisere de arktiske Egne vil maaske snart blive en vigtig Del af Ruslands almindelige Industrialiseringsplaner.

Langs hele den nordsibiriske Søvej findes der mægtige Brændselsdepoter baade for Kul og Olie, der sikrer Sejladsen paa hele den 7519 Kilometer lange Strækning fra Murmansk til Beringsstrædet. Saaledes findes der paa Dickson-Øen et Depot, der kan rumme ikke mindre end 40.000 Tons Kul. Havnen her, Dickson Havn, er en Naturhavn, der med Lethed kan give over hundrede Skibe Ly. Den blev opdaget af Nordenskiöld under hans Gennemsejling af Nordøstpassagen. Nu er der traadløs Centralstation for henvend 70 arktiske Radiostationer og meteorologisk Hovedstation for Polaregnene. Desuden er det en Hovedstation for den russiske Nordhavsrute, som man haaber skal blive den nye Transportvej til Sibirien.

Nordøstpassagens Vanskeligheder er dog betydelige. For det første er Besejlingen indskrænket til kun 2—3 Sommermaaneder, og selv da kan Pakisen sætte ind fra Nord. Desuden er Sejladsen baade tids- og kraftspildende for Skibene, og endelig maa der regnes med en Isbryder og en Hjelpeisbryder for hver Konvoj paa 3—5 Handelsskibe. Alligevel er der en ret livligt Skibsfart i de tre Sommermaaneder, og der er skabt flere vigtige Havne, saaledes f. Eks. Havnebyen Igarka. Her boede der i Aaret 1927 kun 45 Mennesker, i 1940 boede der 20.000!

Et vigtigt Problem danner Forsyningen af de arktiske Kolonier. Hele den arktiske Koloniplan er afhængig af, om det er muligt at skaffe uafhængig Forsyning af Levnedsmidler. Flodtransporten er kun mulig 3—4 Maaneder af Aaret. Jernbanenettet er endnu kun mangelfuldt udbygget i disse Egne, forsaavidt som der overhovedet er noget. Men friske Grøntsager, den eneste virkelige Garanti imod Skørbug, maa skaffes frem til de arktiske Kolonier ganske uanset Omkostningerne. Paa Polarstationerne har man derfor bygget Drivhuse under Jorden. Ved elektrisk Varme og Lys dyrker man her Salat og Bønner i importeret Jord. Elektriciteten frembringes ved Vindmøller. Ved Hjælp af de arktiske Storme dyrker man nu Grøntsager paa Polarøerne!

Men uden Flyvemaskinerne vilde de store Planer, som Russerne arbejder med i disse Egne, dog ikke være mulige. Mellem de mange Flyvepladser ved Ishavet gaar der det meste af Aaret en regelmæssig Flyvetrafik, navnlig af den saakaldte Stalinluftlinie, der naar helt ud til Beringsstrædet. 5 arktiske Luftruter skal befares af ikke mindre end 10.000 Passagerer om Aaret over en samlet Luftlinie paa 4,5 Millioner Kilometer. De store Lufttrafikveje mellem det europæiske Sovjetrusland og det fjerne Østen, mellem

(Fortsættes Side 9)



# SUEZ-KANALEN

## OG DENS SKABER

**A**LLEREDE i det 14. Aarhundrede f. Kr. lod de ægyptiske Faraer Setos I og Ramses II bygge en Kanal fra Nilen til Timsahsøen og fra denne en Fortsættelse til det Røde Hav. Men Vedligholdelsen af denne kunstige Vandvej, som kun var beregnet for fladbundede Smaaskibe, blev imidlertid forsømt, og Foretagendet sandede efterhaanden til og gik helt til Grunde.

Under Faraen Neko's Regering i det 7. Aarhundrede før vor Tidsregning begyndte man atter at grave en Kanal mellem Nilen og det Røde Hav, men som Følge af et Orakelsvar, der forudsagde Ulykke for Ægypten ved dette Foretagende, blev Arbejdet indstillet, efter at det allerede havde kostet 120,000 Mennesker Livet. Dette af Neko paabegyndte Værk blev først fuldført af Faraoen Dareios Hystaspis, som herskede fra 521 til 486 f. Kr.

Alt dette har vi fra den berømte græske Historikervir Herodot, som levede fra 484 til 425 f. Kr., og hans Ord er der næppe Grund til at drage i Tvivl. Dareios' Kanal skal have været betydelig forbedret under Ptolemæerne; men herefter var den allerede paa Kleopatras Tid næsten helt tilsandet, og under det romerske Herredømme i Ægypten blev der intet foretaget for at udbedre den igen. Først da Araberne havde erobret Ægypten, blev Kanalen igen sat nogenlunde i Stand til Brug for Korntransporter; men i det 8. Aarhundrede efter vor Tidsregning var den atter aldeles ubrugbar, og nu er der kun meget svage Spor tilbage af disse tidligere Tidens Kanalarbejde.

Adskillige andre af Historiens store Mænd har ogsaa beskæftiget sig med Tanken om en Kanal fra Middelhavet gennem Suez-Tangen til det Røde Hav — Alexander den Store, Julius Cæsar, Napoleon I o. fl. Men hos disse blev det ved Tanken — velsagtens fordi de efter nøjere Overvejelse ansaa dens Virkeliggørelse for en Umulighed. Det var jo ikke alene den store

Af Oscar Jensen



Ferdinand Lesseps.

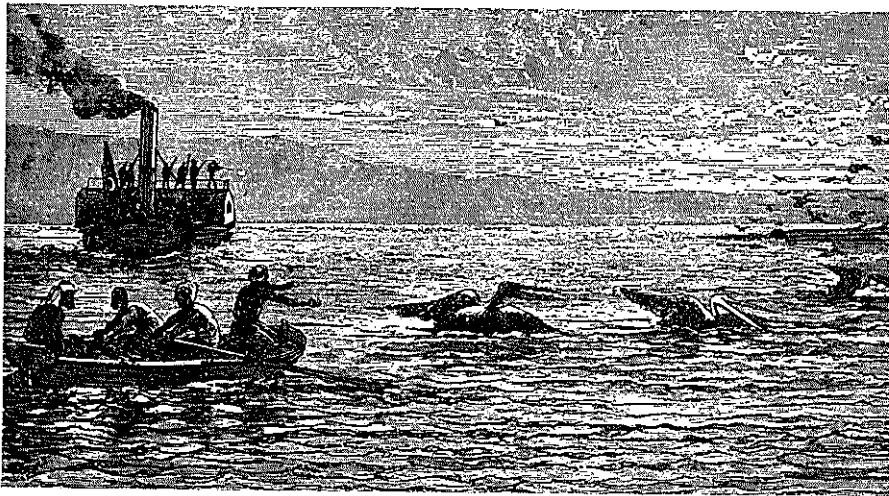
Forskel paa Vandstanden i Middelhavet og det Røde Hav, som kunde gøre dem betænkelige — en Forskel, som de maaske har fundet det ugorligt at overvinde, men ogsaa selve Arbejdet med i en Længde af 100 miles at gennemgrave den øde Tange, hvor der hverken fandtes Vegetation eller Drikkevand, kan vel ogsaa have gjort sit til at skræmme dem. Hvad enten det nu har været det ene eller det andet — eller maaske begge Dele i Forening, der har været Skyld i, at disse store Mænds Tanker om denne Sag stagnerede, faar staa hen. Hvad Historien melder herom, kan kun udlægges som Mangel paa Indsigt og Udholdenhed i Forbindelse med fejlagtige Slutninger.

I Midten af forrige Aarhundrede begyndte imidlertid Franskmanden Ferdinand Lesseps at interessere sig for den samme Sag, hvis Gennemførelse hans Forgængere havde givet op som en Umulighed. Lesseps gjor-

de sig dog ingen nye Tanker om Udførelsen af et saa gigantisk Arbejde. Hans Idé var den samme, som var undfanget af Alexander, Cæsar og den store Napoleon; men han regnede ikke med Umuligheder, og den Tanke, som for hine løb ud i Suez-Tangens Ørkensand og blev til ingenting, blev for ham en enestaaende Succes.

Ferdinand Lesseps blev født i Versailles den 19. November 1805. I sin Ungdom uddannede han sig til Ingeniør, men gik senere ind i Diplomati og begyndte sin Løbebane her som tjenestegørende ved de franske Konsulater i Lissabon og Tunis. I 1832 udnævntes han til Konsul i Alexandria, og her vakttes hans første Interesse for det, der skulde blive hans Livs store Værk. Her kom han ogsaa i nær Berøring med den ægyptiske Vicekonge Mehmed Ali, med hvem han sluttede intimt Venskab.

Denne Mehmed Ali var ikke saa lidt af en Tyran over for sine Undergivne, og over for sin unge Søn Said Pasha, som han elskede højt, var han en streng



*Pelikan-Fangst paa Menzalehsoen.*

Fader. Da det gik op for ham, at Lediggang gjorde Sønnen fed og doven, satte han ham paa Smalkost og beordrede ham til 2 Timer daglig at gøre Klatrøvelser i sine Skibes Master og derefter at foretage en kombineret Ro- og Spadseretur rundt om Byens Mure. Paa disse Spadsereture aflagde Seid Pasha i Smug daglige Besøg hos Faderens franske Ven i dennes Bolig uden for Byen; og Lesseps, der havde ondt af den lille fede og altid sultne Dreng, lod i Hemmelighed sit Tjenerskab sørge for, at han hver Dag fik et godt Maaltid Mad. Drengen var dog ikke dummere, end han vidste, hvorfra denne Godgørenhed stammede; og det viste sig senere, at disse hemmelige Maaltider ikke paa nogen Maade blev til Skade for Ferdinand Lesseps' Kanal-Projekt.

I Alexandria forblev Lesseps til 1838, hvorefter han i en Aarrække var Konsul i Rotterdam, Malaga og Barcelona. Paa det sidste Sted opholdt han sig under Byens Bombardement, og ved denne Lejlighed udmærkede han sig i den Grad, at han herfor blev hædret af næsten alle europæiske Stater. I April 1848 overtog han Republikkens Gesandtskab i Madrid og blev Aaret efter sendt til Rom i en overordentlig Mission. Men her blev han i Hemmelighed modarbejdet af den franske Regering, og da dette afsløredes for ham, tog han harmfuld sin Afsked fra Diplomatiets Tjeneste.

Imidlertid var der sket store Forandringer i Ægypten. Mehmed Ali havde ved Velleved og Overmaal af sanselige Nydelser paadraget sig en Sindssygdом, der gjorde ham uduelig til at føre Regeringens Tøjler, hvorfor den tyrkiske Sultan indsatte hans Søn Ibrahim Pasha til Rigsforstander. Og da saa Ibrahim Pasha døde i November 1848, og den gamle sindssyge Mehmed Ali kort efter fulgte ham i Graven, udnævnte Sultanen Ibrahims Søn Abbas Pasha til Ægyptens Regent.

Abbas Pasha's Regeringstid blev dog af kort Varighed. Han døde pludselig 1854, ramt af et Hjerteslag, og blev efterfulgt af sin Farbror, den tidligere fede Dreng, Said Pasha, som imidlertid havde tilegnet sig europæisk Dannelse og stadig mindedes, hvad han i sin Barndom havde hørt om Lesseps' Planer til en Suez-Kanal — Planer, der siden hen ogsaa havde fanget hans Interesse. Det formodes ogsaa, at han heller ikke havde glemt den Taknemmelighedsgæld, han stod i til sin Fars Ven for de hemmelige Maaltider, denne

havde ladet ham beværte med, mens han som Dreng maatte gennengaa sin strenge Faders dikterede Sultekur; thi aldrig saa saare var det kommet Said Pasha for Øre, at Lesseps havde trukket sig tilbage fra Diplomatiets, før han sendte Bud til ham med indtrængende Opfordring om at komme tilbage til Ægypten.

Under en Ørkenrejse, som Said Pasha kort efter sin Regeringstiltrædelse i 1854 havde tiltraadt, ankom Lesseps saa efter Indbydelsen til Ægypten, og han blev overordentlig venligt modtaget af Regenten i dennes Telt paa en Lejrplads

mellem Alexandria og Mareotissøen. Said Pasha var i straalende Humør, og i sin Glæde over Gensynet med sin Barndoms hemmelige Madkæreste, skænkede han straks Lesseps en prægtig fuldblods Araberhingst. Talen drejede sig derefter naturligvis om det Emne, der havde begges Interesse — i Særdeleshed Lesseps', og da han løseligt havde forelagt sit udarbejdede Projekt vedrørende en Suez Kanal for sin fyrstelige Vært, gav denne Udtryk for sin Billigelse af Planen i følgende Ord: „Vi kan tale om Enkelthederne for Værkets Udførelse under Resten af vor Rejse. Betragt Sagen som afgjort. Stol paa mig.“

Sagens Gennemførelse var dog ikke saa ligetil. I 1854 eksisterede der ikke en levende Flue i den golde og trøstesløse Ørken, hvorigennem Kanalen var projekteret. Vand og Proviant af enhver Sort maatte tilføres langvejs fra, og der skulde fremskaffes enorme Arbejdsstyrker og store Kapitaler til Arbejds løn, men hvor skulde det altsammen komme fra? Vedrørende disse vigtige Spørgsmaal gik det naturligvis paa ingen Maade an at forbigaa det tyrkiske Riges Suveræn; men da en Henvendelse til Sultanen i Konstantinopel om pekuniær Støtte og Arbejdsstyrke, og Svaret herpaa blev, at Foretagendet overhovedet ikke interesserede den høje Pørt, lagde Said Pasha for med af sin private Formue at indskyde en større Sum som grundlæggende Kapital til Problemets Løsning, og han lovede yderligere at fremskaffe og afholde Udgifterne til 20,000 ægyptiske Arbejdere.

Sultanens Afslag tog dog ikke Modet fra Lesseps. Han henvendte sig nu til de forskellige europæiske Landes Regeringer. Med en vældig Energi arbejdede han i Skrift og Tale for at naa sit store Maal. — for at overvinde den Skepsis, han mødte overalt, og de finansielle Vanskeligheder, der taarnede sig op imod ham og truede med at faa alle hans store Planer til at løbe ud i Suez-Tangens Ørkensand. Med sine trænedede diplomatiske Evner og en Viljekraft uden Lige overvandt han dog alle Vanskeligheder. Han indbød til Tegning af Aktier, og omsider fik han med Said Pasha's utrættelige Bistand nedsat en international Kommission med Repræsentanter fra alle de førende Lande i Europa — England, Frankrig, Østrig, Tyskland, Italien, Spanien, Holland o. fl., og alle sendte de til Bistand for Lesseps deres bedste og mest aner-

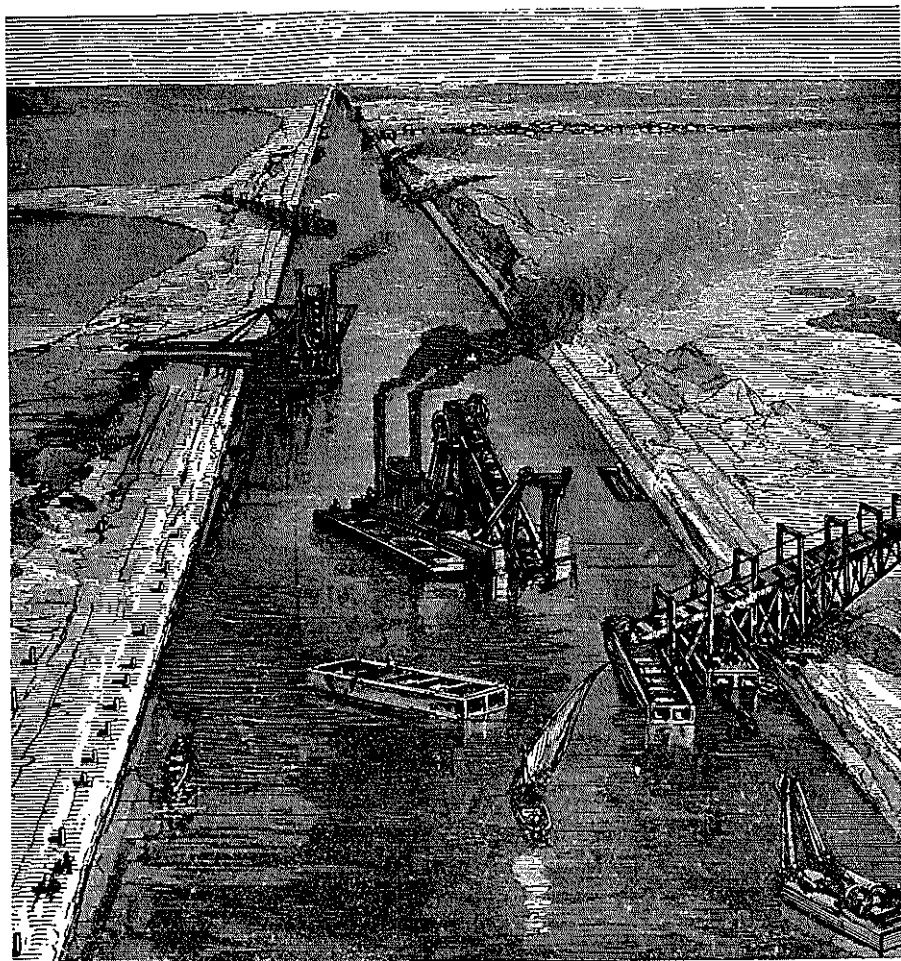
kendte Ingeniører til Ægypten, hvor Said Pasha overøste dem med en Opmærksomhed, der var kronede Hoveder værdig, og som kostede ham en Bagatel paa 12,000 Pund Sterling af hans egen Lomme.

En nøje Udredning af alle de Genvordigheder, Lesseps endnu havde at overvinde, vil maaske virke lidt trættende for Læseren og blev ogsaa uden Betydning for det endelige Resultat. Dog skal det bemærkes, at England var det Land, der længst stillede sig afvisende for Lesseps' Planer, skønt det dog var indlysende, at en for de største Skibe farbar Kanal mellem Middelhavet og det Røde Hav maatte faa særlig Betydning for det britiske Rige med dets ostindiske Besiddelser — baade kommercielt og militært, da en saadan Kanal vilde afkorte Søvejen mellem London og Bombay med ca. Halvdelen af den gængse Vej sønden om Afrika — fra 6,000 til 3,100 Sømil.

Denne afvisende Holdning skyldtes den engelske Udenrigsminister Lord Palmerston, der nærede Frygt for, at Frankrig, som havde fostret Idéens Fader, skulde faa for stor Indflydelse paa Lesseps' projekterede Foretagende og den fremtidige Kanal-Trafik, dersom Foretagendet blev gennemført. Men saa udrød den store og for England farlige Opstand i Indien 1857, og nu skiftede Lord Palmerston pludselig Standpunkt og indledede venskabelig Forbindelse med Napoleon III, og dette havde til Følge, at der i 1858 oprettedes et Kontor i Paris for Indbetalinger til Suez-Kanalens Gennemførelse. Hermed var de sidste politiske og de værste finansielle Vanskeligheder overvundet. Pengene strømmede ind i Overflod, og Lesseps' Planer dukkede nu frem af Taagen og tog fast Form.

Said Pasha holdt sit Ord med Hensyn til Fremskaffelsen af de 20,000 ægyptiske Arbejdere, som han ogsaa selv lønnede — om ikke særlig flot efter vesterlandske Forhold saa dog højere end den Arbejds løn, ægyptiske Arbejdere ellers fik. Men i 1861 begyndte hans Helbred at svigte, og han trak sig ud af dette Engagement, men ydede til Gengæld en rundelig Sum til Arbejdets Fuldførelse. Han døde 1863 og efterfulgtes som Vicekonge af sin Broder Ibrahims Søn, Ismail Pasha, som var lige saa interesseret i Kanalens Gennemførelse og maaske endnu mere rundhaandet med Pengemidler til dette Formaal end sin Forgænger.

Den 25. April 1859 blev det første Spadestik til Kanalen gjort ved Middelhavet, hvor Port Said fremstod. Herfra skred man frem gennem Menzalehsøen med dens lave Vandstand, og hvor man til Supplering



Muddermaskiner i Suez-Kanalens.

af de vanskelige og knappe Tilførsler af Proviant gjorde hidsig Jagt paa de Tusinder af Pelikaner, som syntes at have fundet særligt Behag i denne store, saltholdige Sø, hvor ogsaa de første Mudder- og Gravedmaskiner blev sat ind i Arbejdet. Dette fortsattes derfra under uhyre Vanskeligheder videre sydover gennem den gølge Ørken ind i Balah- og Timsahsøen og flere andre Smaasøer, som ogsaa var saltholdige — derfra igen gennem Ørken, indtil det sluttede ved Suez. For at skaffe Drikkevand maatte der fra Nilen og ved Siden af det egentlige Kanal-Anlæg bygges en Vandledning. Maskiner, Værktøj, Materialer og Proviant maatte til en Begyndelse transporteres langvejs fra paa Kamelryg, indtil man med mange Besværligheder og uhyre Omkostninger fik anlagt en Jernbane langs den projekterede Kanal, ved hvilken Port Said, Ismaila og Suez efterhaanden voksede frem af Ørkensandet til, hvad man selv efter amerikanske Begreber kalder middelstore og tætbefolkede Byer, Port Said ved Middelhavet og Kanalens Udgangspunkt, Ismaili midtvejs ved Timsahsøen og Suez ved dens sydlige Udmunding i det Røde Hav.

At komme ind paa Enkeltheder i en Beskrivelse af dette gigantiske Kanal-Arbejde og alle de Vanskeligheder, der var at overvinde, vil føre for vidt og kan vist ogsaa betragtes som overflødig for vor Tids oplyste Læsere. Men den energiske Franskmand, Ferdinand Lesseps overvandt alle Vanskeligheder — ganske vist med Tab af mange Menneskeliv, og den 15. April

1869 kunde han erklære Arbejdet fuldført.

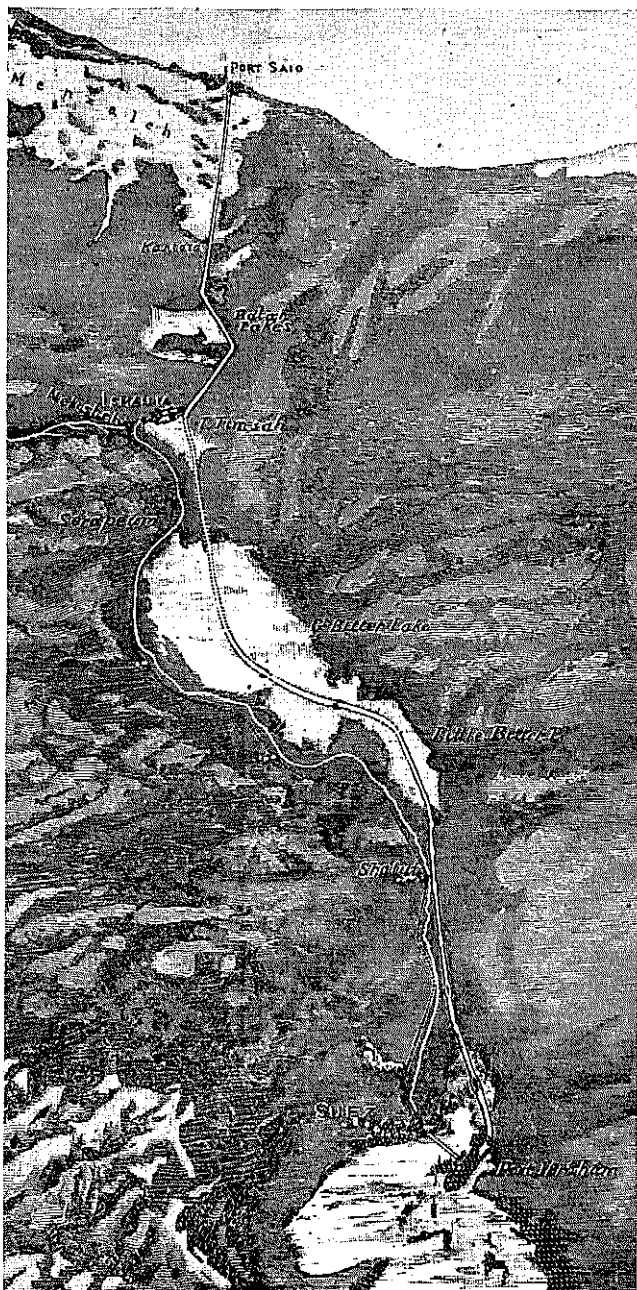
Under store Festligheder, hvor der intet blev sparet, og som i danske Penge kostede Ægyptens Regent 20 Millioner Kroner, blev Suez-Kanalen den 16. November 1869 aabnet for Trafik med en imponerende Procession bestaaende af 160 Dampskibe fra forskellige Landes Krigs- og Handelsmari-ner ledet gennem hele Kanalen af den franske Kejseryacht „L'Aigle“ med Kejsersinde Eugenie om Bord.

Et ottende Underværk var fremstaaet. Kanalens Længde fra Port Said til Suez er 160 km, dens Bredde i Vandspejlet er fra 60 til 110 Meter, ved Bunden 22 Meter, og dens Dybde er 8 Meter. Omkostningerne til dens Bygning beløb sig til 340 Millioner Kroner, hvoraf de 230 Millioner var tegnet i Aktier, medens den rundhaandede Ismail Pasha tog Resten paa sin Kappe. Denne sidste Andel blev 1875 overtaget af England.

Vel havde Heldet fulgt Lesseps; men dette store Værk vilde ikke være blevet udført, dersom han ikke havde været den dygtige Ingeniør, den fine Diplomat og den energiske og viljekraftige Mand, han var. Og det var med god Grund, at alle Stater med Frankrig i Spidsen viste ham deres Erkendtlighed ved at overvælde ham med Ærestegn.

Men efter Heldet fulgte Uheldet Lesseps. Dels af egen Ærgerrighed og dels paa Grund af sine Landsmænds Tyrkertro paa, at Lykken fremdeles vilde følge ham, lod han sig drive frem til at give sig i Kast med et andet lignende og lige saa betydningsfuldt Foretagende — Gennemskæringen af Panama-Tangen.

Det var i 1879, da Lesseps allerede var en gammel Mand, men dog endnu baade legemlig og aandelig sund, at man fik ham til at give sit Navn som Leder af dette Foretagende, der fra første Færd var Forretning og Spekulation. Det viste sig snart, at man ikke forud havde den ringeste Anelse om de klimatiske Forhold og de Vanskeligheder, der hermed var forbundet med dette Arbejdes Gennemførelse; og det Aktieselskab med en Aktiekapital paa 600 Millioner



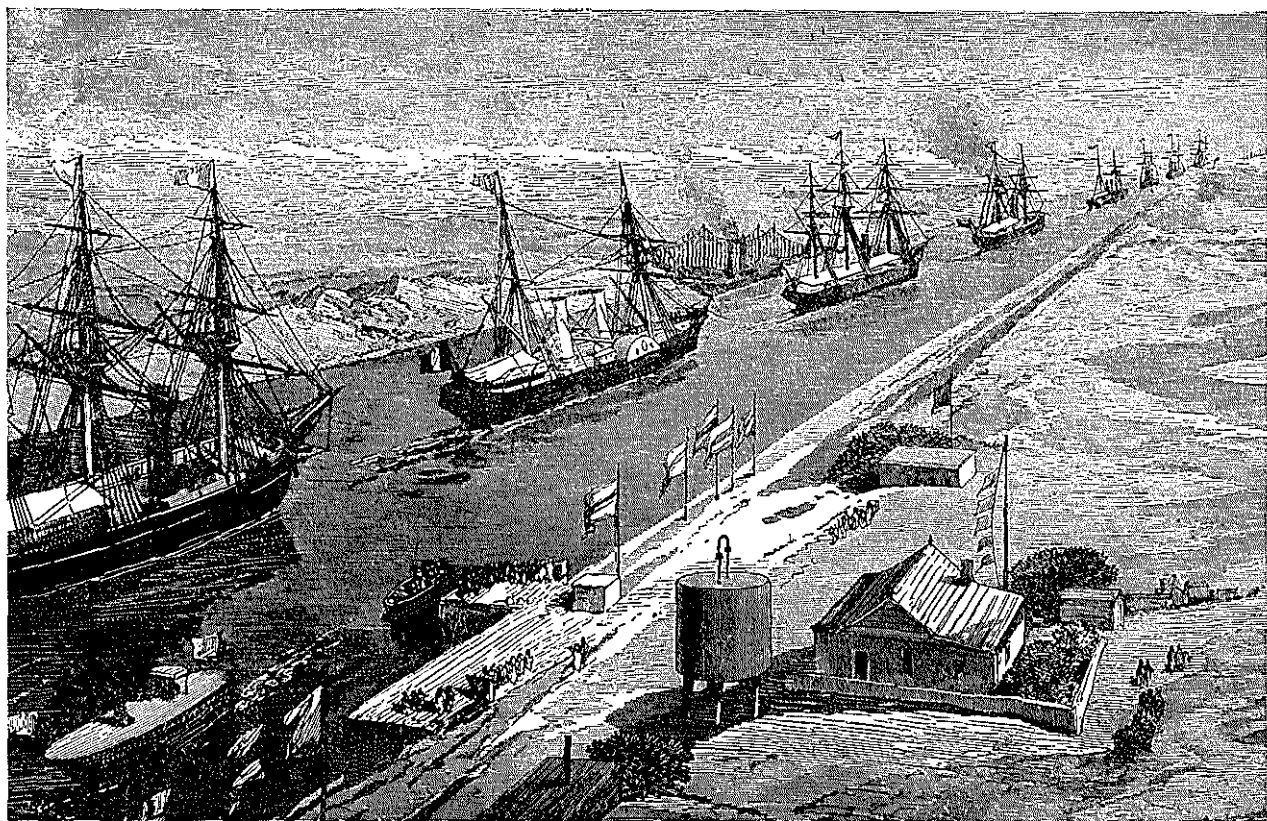
Suez-Kanalen i Fugleperspektiv.

Francs, som Lesseps med sit gode Navn som Garanti fik dannet 1881, stod snart uden Midler. De interesserede Pengemænd drev dog fremdeles paa og fik i November 1887 Lesseps til at afgive en Forsikring om, at Kanalen vilde være færdig i Februar 1890, hvorefter det da ogsaa lykkedes ham at rejse endnu 600 Millioner Francs.

Der har uden Tvivl været drevet en aldeles utrolig Svindel og Snyderier med alle disse Penge. Bevisligt havde baade Regeringens Udsendinge og Kammerets Medlemmer taget mod Bestiktelser. Hundreder af ansete Navne blev trukket ned i Sølet, og i 1890 ramlede det hele sammen i Panama-Selskabets Bankerot. De mange Tusinder, der var blevet forlokke- til at sætte deres Penge i Foretagendet, blev bragt til Armodens Rand, og de raabte naturligvis op om Bedrageri og forlangte Undersøgelse. Herunder afsløredes hele den berygtede Panama-Skandale, der bragte Frankrig til at ryste i sin Grundvold og aabnede et saadant Perspektiv af Raaddenskab og Bedrageri helt op i de højeste franske Samfundsklasser, at hele den civiliserede Verden forfærdedes.

Den 85-aarige Lesseps, som havde været Genstand for en Beundring, der nærmede sig Forgudelse, blev styrtet ned i den Raaddenskab og det Dynd, der blev blottet ved denne fremtvungne Undersøgelse; og det blev paastaaet, at den gamle Mand, der i øvrigt i flere Aar havde været næsten blind, og hvis Aands-evner nu var fuldstændig sløvede, ogsaa skulde have modtaget sin Part af den forbryderske Dividende, der var fremkommet ved at bedrage Smaafolk for deres Spareskillinger. Lesseps har i hvert Fald næppe haft nogen Anelse herom; men han blev dog den 9. Februar 1893 dømt til 5 Aars Fængsel.

Uden Tvivl har Lesseps været aldeles uvidende om, hvad der foregik omkring ham, og hans Slægtninge forholdt sig tavse. Øvrigheden var dog saa human, at den ikke lod den Mand, der kaldtes „den store Franskmand“, som var Medlem af det franske Akademi, havde udført et af Verdens Underværker, og



Sucz-Kanalens Aabning den 16. November 1869. — En Procession bestaaende af 160 Dampskibe passerer gennem Kanalen ledet af den franske Kejseryacht „L'Aigle“ med Kejsersinde Eugenie om Bord.

hvis Bryst var besmykket med de mest straalende Beviser paa hele Verdens Beundring og Agtelse, vandre i Fængsel i sit 88. Aar. Straffen blev ikke eksekveret.

Lesseps døde den 7. December 1894, og hans Lig, som det franske Folk nogle faa Aar forud vilde have fulgt til Graven under fyrstelige Æresbevisninger, blev jordet i den dybeste Stilhed. Men den Dag i Dag bøjer den civiliserede Verden sig for ham som en af de mærkeligste og mest geniale Skikkelser, det 19. Aarhundrede har frembragt.

Gennem Hundreder af Slægtled har mægtige Konger og Kejsere syslet med Tanken om at skabe en farbar Vandvej gennem Tangen, der forbinder Asien med Afrika, men alle Forsøg er løbet ud i Sandet, indtil „den store Franskmand“ Ferdinand Lesseps paatog sig Arbejdet og gennemførte det; og til varigt Minde herom og til hans Ære blev der Aar 1900 afsløret en mægtig Broncestatue af ham ved Port Said, hvor han selv havde foretaget det første Spadestik til Suez-Kanalen.

Oscar Jensen.

**Det nordlige Ishavs Betydning.** (Fortsat fra Side 4) Europa og Amerika og mellem Amerika og Asien regner man med vil engang mødes her. Men ogsaa strategiske Hensyn spiller ind i disse Planer.

Alt, hvad der er af Betydning i Verden, politisk og økonomisk, findes som bekendt paa den nordlige Halvkugle, og det er derfor ganske naturligt, at de korteste Luftlinier vil komme til at gaa over Polaregnene. Londonerne vil flyve til Tokio over Novaja Zemlja, Kap Tjeljuskin, Katanga, Jakutsk og Khabarovsk, New Yorkerne til Shanghai over Canada, Nordpolen og det arktiske Sibirien.

Flyveruter opretholder allerede Forbindelser imellem de nyoprettede Industricentre i det arktiske Asien. De Steder, hvor der nu er Guld-, Platin-, Nikkel-, Kul-, Kobber- og Tingruber, de store Midtpunkter for Skovhugsten, Polarstationerne og Handelspladserne er gennem Luften kædet sammen med den øvrige Verden.

I disse Egne støder mange Stormagtsinteresser sammen. De Kampe, der i denne Krig er udkæmpede mellem Sne og Is, har sin Forklaring i det nordlige

Ishavs politiske, økonomiske og strategiske Betydning for den øvrige Verden. Sibirien anses af mange i Rusland for at være Verdens rigeste Skatkammer. Men dets geografiske Beliggenhed gør det vanskeligt at hæve Skatten. Een af Hovedbetingelserne herfor er en lettere og billigere Transportvej fra det Indre af Sibirien til Europa. Russerne har valgt Søvejen Nord om Asien og op ad de store Floder, den Vej, Cooks Ledsagere erklærede var en Umulighed, Afsind! Men Rusland har opbudt alle videnskabelige og tekniske Hjælpemidler for at skabe en saa effektiv Rute som muligt Nord om Asien for saaledes at naa sine fjerne arktiske Kolonier Hundreder af Kilometer nord for Polarkredsen.

Ishavet skal gøres til en Kongevej for de sibiriske Fremtidsplaner!

V. K. Sørensen.

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

En Reitzel Bog  
er en god Bog

Bent Rosenkilde Nielsen:

## Danske Pionerer paa Stillehavet

Forfatteren fortæller om en Række danske Søfareres friske, spændende Liv og eventyrlige Levnedsløb især paa Stillehavets Korall- og Vulkanøer.

Rigt illustreret. Kr. 7.75 hft., Kr. 15.75 i Vb.

Hans Hass:

## Mellem Hajer og Koraller

Følg med de tre Wienerstudenter ned under det karibiske Havs Overflade og svøm rundt »Mellem Hajer og Koraller« i Ordenes bogstavelige Forstand. Saa kan De bagefter fange Krabber i vore Farvande paa en ny Maade

Rigt illustreret. Kr. 13.50 hft., Kr. 22.— i Vb.

C. A. REITZELS FORLAG

Axel Sandal

Bent Rosenkilde Nielsen:

## Danske Pionerer paa Stillehavet

C. A. Reitzels Forlag. Pris Kr. 7,75

En dramatisk og spændende Bog er denne Bog om danske Mænd, der først som Sømænd og senere som Tradere har været med til at gøre en Indsats for Koloniseringen af Stillehavsoerne.

Bent Rosenkilde Nielsen har sejlet paa Stillehavet som Telegrafist i en lang Aarrække og har samlet, hvad det har været muligt at opspore om vore Landsmænd under disse Himmelstrøg, og sætter dem her en Bog som et veltjent Minde.

Nogle af Emnerne har før været behandlet i „Vikingen“, men der er her udførligt fortalt om de mest kendte Danskere og deres eventyrlige Skæbne, som mange Gange nærmer sig de mest rædselsvækkende Dramaer, f. Eks. Edvard Ørtoft fik Tjansen som sheelback hos Firmaet Hershheim & Co.

Ved en Maskinskade maatte Skibet, som sejlede ved Ny Guinea, sejle ind til Land for at skaffe Hjælp. Her blev de overfaldet af de Indfødte, og de fleste af Ørtofts Kammerater blev frygtelig martret af de Vilde, og vi citerer her et lille Udsnit af Bogen:

„Ved Hjælp af de nedhængende Lianer svang han

$\frac{A}{S}$  MONTANA Kul, Koks,  
Telefon 9246 Cinders

sig op i et højt Træ, derpaa svang han sig fra det ene Træ til det andet, til han kom i Nærheden af Lejrpladsen. Uden at kunne røre en Haand for at komme sit Mandskab til Livs maatte han sidde og være Vidne til Matrosernes sidste Time. Syv af dem blev som Slagtekvæg med Hovedet nedad hængt op i et stort Træ paa Lejrpladsen. Kannibalerne gik efter Tur frem til dem, huggede det ene Lem efter det andet af dem, drak det rindende Blod af de aabne Saar og smed de afskaarne Lemmer i en stor Gryde med kogende Vand.“

Som man ser heraf er det dramatisk og stærk Kost, men de der holder af at læse Rejsebeskrivelser, og det gør „Vikingen“s Læsere jo, vil sikkert sluge Bogen med alt omfattende Interesse. A. B.

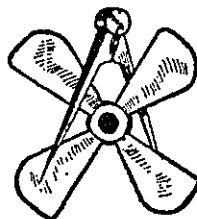


## HANGARSKIBE

Orlogskaptajn Steen Steensen giver i denne Bog et glimrende Overblik over Begrebet Hangarskibe — lige fra de første klodsede Moderskibe til den nuværende Krigs moderne, flydende Aerodromer. Bogen rummer et Utal af nye krigstekniske Oplysninger og indeholder 70 Fotografier.

Værdifuldt  
Supplement til  
ALVERDENS  
KRIGSSKIBE

Hæft. Kr. 8,00, Indb. Kr. 13,00



## KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven Den kommunale Elektroinstallatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

# Superkargoen



(Fortsat fra forrige Nr.)

ALLE i Kvarteret vidste, at Hans Malling havde for Vane hver Aften at gaa en Tur gennem Knabrostræde hen til Vinkælderen paa Hjørnet af Løvstræde og Købmagergade, hvor han drak sig et Glas Arrakstoddy til 6 Skilling, medens han hørte efter, hvad Gæsterne fortalte om Dagens Hændelser.

Men Vaner er nu ikke altid af det gode!

Da Malling, Aftenen før Besætningen skulde møde om Bord i „Tranquebar“, gik sin sædvanlige Tur, stod to Mænd og skjulte sig i den lille Gaard, der fremkom ved, at Hjørnehuset mellem Magstræde og Knabrostræde dannede et trekantet Indhug. Det var begrundt at sne, da Malling belavede sig paa at gaa, og han trak derfor i en tyk Kavaj og tog sin Pelskabuds paa Hovedet. Med begge Hænder begravet i Kavajlommerne drev han sindigt hen mod Knabrostræde, men idet han vilde dreje om Hjørnet, snublede han over en Kæp, som blev stukket frem nogle Tommer over Stenbroen, og fik samtidig et saa haardt Slag i Hovedet, at han øjeblikkelig gik forover med Ansigtet ned i Sneen, der var føget sammen ved Indhugget.

„Gi' ham een til, saa han ikke vaagner, mens vi ordner ham!“ sagde den Mand, der havde stukket Kæppen frem.

„Han har s'gu faaet nok, og jeg bryder mig inte om at sla' paa en, som ligger og er væk!“ svarede den anden. „Kik heller efter, om der skulde komme nogen, saa piller jeg Smaatingene af ham!“

„Glem ikke at ta' Skedekniven med, for den vilde Herren jo se som Bevis for, at vi har gjort Arbejdet, inden han betaler. Bare Kniven, Skeden ka' Du la' sidde!“

Da de havde taget Mallings Ur, hans Penge og Kniven, et smukt udført malajisk Vaaben med Bronceæfte, løftede Mændene ham op og bar ham ned mod Kanalen.

„Der kommer ingen nysgerrige i dette Herrens Lejr,“ sagde den ene, „og skulde det alligevel ske, at

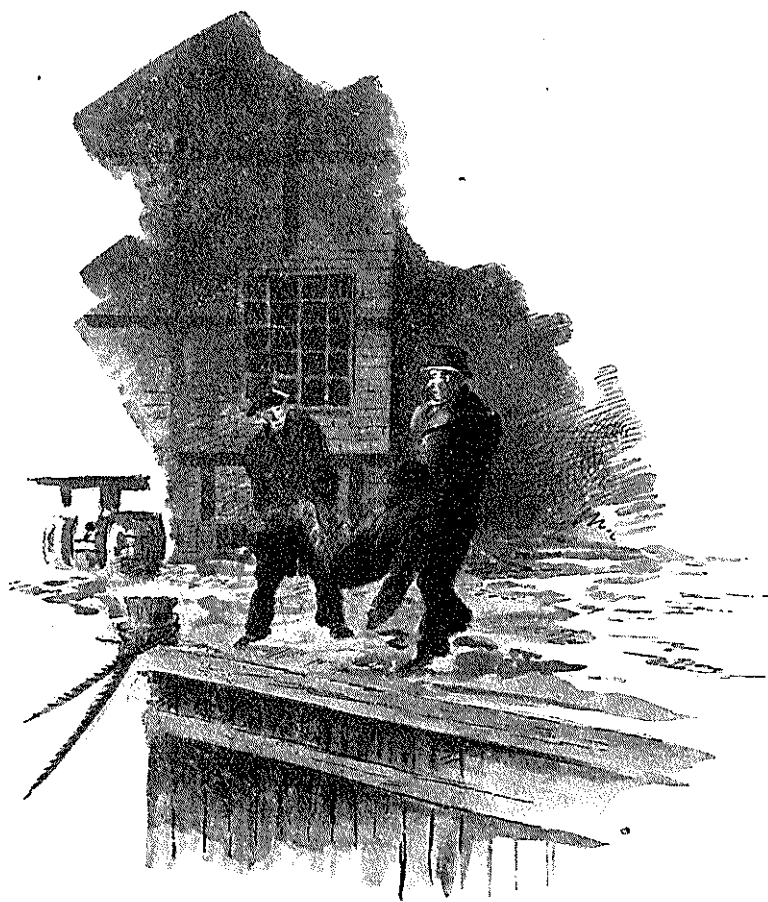
vi render paa en, siger vi bare, at Kammeraten her har faaet sig en ordentlig Rakkerhat paa!“

I Nybrogade saa de sig atter om, og da de mente, at Gaden var tom, skyndte de sig over til Bolværket, hev den bevidstløse Styrmand ud i Vandet og — som om de pludselig var blevet skræmt over deres frygtelige Gerning — stak i Løb forbi Assistenshuset, Vejerhuset og Vragerboden, hvorefter de forsvandt i Mørket hen ad Højbro til.

Men saa snart de to Kumpaner var forsvundet, dukkede en Mand op fra „Pæretæet“<sup>s1)</sup> Kælderhals, kikkede rundt til alle Sider og skyndte sig over til Bolværket. Han havde staaet paa Trappen og smøget sin Pibe for samtidig at faa Hovedet afsvalet lidt efter længere Tids Ophold i Værtshuskælderen, da han hørte Plasket og lidt efter saa Mændene løbe forbi.

„Hej — er der nogen!“ prajede han og forsøgte at se ned i Vandet. Han løb længere hen ad Kajen, prajede en Gang til, og da han heller ikke nu fik noget Svar, følte han sig frem langs Bolværkskanten, til han fandt et Reb, der fra en Fortøjningsring førte ned efter. Han trak i det, men det syntes at være fastgjort i et Fartøj eller lignende, og nu kravlede han langs det ned ad Bolværket, fik Fodfæste paa Tværbjælken lidt over Vandoverfladen og saa da, at Rebet var fastgjort til et Hyttefad, og at der paa dette laa noget, der godt kunde ligne et sovende Menneske. Han halede Hyttefadet ind til sig, rykkede i Mandens ene Arm og mente saa, at han var død. Da han ikke alene kunde bjærge Manden eller Liget, krøb han atter op, løb over til „Pæretæet“ og prajede et Par af Gæsterne til at hjælpe sig. Takket være hans gode, solide Kabuds og varme Kavaj, men først naturligvis Manden, der fra Kælderhalsen havde hørt ham blive smidt ned, blev Mallings Liv reddet — havde han faaet Lov til at

1) „Pæretæet“ var en Værtshuskælder i Huset i Nybrogade Nr. 4 — Huset og Kælderen findes endnu.



Mændene loftede ham op og bar ham ned mod Kanalen.

ligge stort længere, var han enten gledet fra Hyttefadet ned i Vandet og druknet, eller frosset ihjel i Kulden.

Øvre i Kælderen kom Styrmanden ved Hjælp af Varmen og en Snaps Brændevin, Folkene forsøgte at faa ham til at drikke, til sig selv et Øjeblik — han saa sig om, men kendte ingen, og faldt straks efter hen igen. Men Værten kendte ham, vidste hvem han var og tilkaldte en Læge. Lægen undersøgte Malling, som havde faaet et stygt Saar i Baghovedet, og forlangte, at han snarest mulig skulde bringes ud paa Frederiks Hospital. Her blev han forbundet, lagt i Seng og laa nu i over et Døgn, inden han kom til sig selv igen efter den Hjernerytelse, Slaget havde givet ham. Saa kunde han forklare, hvem han var — men da havde „*Tranquebar*“ lettet og var paa Vej op gennem Sundet!

Tre Dage senere stillede Malling paa Kompagniets Kontor og fortalte, hvad der var sket. Her fik han at vide, at Skibet laa for Vindstille paa Helsingør Red. Han forklarede saa, at alt hans Tøj var bragt om Bord, og at han ved Overfaldet ikke havde mistet andet end sit Ur, Kriven og nogle faa Penge, fordi han havde ladet sin Lønning ligge hjemme hos Moderen. Hvem det var, der havde overfaldet ham, anede han ikke; han var blevet slaaget ned bag fra og havde ikket set Voldsmændene. Efter at han senere havde talt med Kompagniets Direktør, der mente, at Banditterne nok havde troet, at en Kinafarer Aftenen før sin Afrejse gik med mange Penge paa sig og af den Aarsag havde udset ham til Offer, fik han Besked om snarest muligt at forsøge at naa Skibet, inden det stod Sundet ud.

Malling lejede en Vogn, naaede samme Aften Hel-

singør, fik fat i en Færgebaad og blev roet om Bord, hvor han meldte sig til Tjeneste, skønt Saaret i Nakken langt fra var lægt. Han maatte naturligvis fortælle Kaptajnen og Skibets andre Officerer, hvad der var hændt ham, og alle var de meget venlige imod ham og glade ved at se ham igen. Han gik derefter ned til sit Kammer, som han delte med Første Fjerdevagt<sup>1)</sup>). Nede paa Banjerne stod Superkargo Riber og talte med Assistent Lassen. Da Malling passerede dem, hilste han høfligt — de to Negotiemænd, der øjensynlig ikke anede, at Styrmanden var kommet om Bord igen, studsede og stirrede forbavset paa ham. Saa hilste Lassen smilende igen, men Riber nikkede blot, og da Malling var gaaet videre, snerrede han Ordet „Fjols!“ ud og vendte Assistenten Ryggen. Lassen stod et Øjeblik og maabede — gjaldt det Udbrud Styrmanden, der var gaaet forbi, eller ham selv, som Superkargoen havde set paa?

„Malling — Malling!“ raabte i det samme Jørgen, der havde hørt Nyheden.

„Ohej, Jørgen — her er jeg!“ svarede Styrmanden tilbage, og et Øjeblik efter havde de to Venner fundet hinanden. Malling fortalte, og Jørgen lyttede ivrigt til.

„Og ved Du saa — Lassen vilde bilde mig ind, at Du havde drukket Dig en Rus til og laa et Sted for at sove den ud!“

„Ja, det er kønne Tanker, han har om een! Men lad den Fyr vare sig for at komme for Boven af mig! Han er naturligvis ædende ond over, at Anne og jeg er saa gode Venner!“

„Og mig med, ikke sandt?“

„Selvfølgelig — Du med! Men passer Du blot ordentligt det, Du skal, saa han ikke kan komme til at bagtale Dig eller sætte ondt for Dig, saa gaar det nok. Skulde det knibe, har Du jo mi, og vi Søfolk stikker ikke op for saadan en Krambodskar! Allenfals har Du da ogsaa Din Far paa Din Side?“

„Det har jeg! Han skænder nok, men jeg kan godt mærke, at han er tilfreds med mig. Jeg skal nok klare mig, Hans! Bare vi nu snart maatte faa en søjelig Vind, saa vi kan komme af Sted. Hvilken Vej gaar vi saa, gennem Kanalen eller Nord over?“

„Vi sætter Kursen Nord om Skotland for at gaa klar af Engelskmændene i Kanalen, forstaar Du, og saa tænker jeg, at vi styrer mod Azorerne eller de Kap Verdiske Eilande. Rimeligvis gaar vi videre til Taffelbay ved Cap og anløber til sidst et Sted ved Sundastrædet, for det er sjældent, at Kompagniets Skibe gaar fra Cap lige til Kina. Det er en lang Tur, men faar vi god Vind, bli'r det en herlig Sejlads. Har Du nu fundet Dig til Rette i Skibet?“

„Aa — det gaar udmærket! Og hvis Lassen kun ikke var her, vilde jeg være helt tilfreds. Men han ka' altsaa ikke li' mig!“

„Vi faar nok klaret den Herre, Jørgen! Naa. men nu skal jeg til at ordne mine Grejer, pil saa af med Dig!“

Allerede Dagen efter fik Jørgen sit Ønske opfyldt.

<sup>1)</sup> Fjerdevagterne og Reserve-Fjerdevagterne var Underbefalingsmænd med Anciennitet efter Styrmandene.



Straks fra Morgenstunden begyndte det at blæse op fra Syd-Ost, og Kaptajnen lod hale ind paa Ankertovet, satte Sejl, lettede og stod for en god Vind Sunøiet ud. Vinden holdt sig; to Døgn efter passerede „*Tranquebar*“ Lindesnæs, og fire Døgn senere stod de Nord om Færøerne ned i Atlanterhavet. Men saa var det fine Vejr ogsaa forbi! Vinden gik over i Syd, det blæste mere og mere op, der blev mindsket Sejl og rebet, og til Slut maatte Kaptajn Bagge dreje under. Da ðet var besørget, sagde han til Andenstyrmand Lund:

„Jeg sætter Vagten!“

„Ja vel!“ svarede denne og saa lidt forbavset paa Kaptajnen, som gik ned i sin Kahyt. Her tog han sig en mægtig Snaps Rom, lagde sig paa Køjen — og viste sig ikke mere! Søerne slog stadig ind over Dækket, Skroget viste sig at være utæt, saa der maatte pumpes Dag og Nat, det var mørkt de tre Fjerdedele af Døgnet, Folkene begyndte at faa Frost i Hænder og Fødder, og snart var der ingen af Dæksbesætningen, der havde et Stykke tørt Tøj at trække i.

Under alt dette laa Jørgen i sin Køje, søsyg og elendig. Han havde som et rigtigt Mandfolk forsøgt at holde Søsygen nede, kæmpet imod og strammet sig op, men denne Omgang var ham for meget. Han gav op og laa nu mere død end levende, fuldstændig ligegyldig med, hvad der skete. Derimod var Superkargo Riber ganske uanfægtet af Vejr og Vind — han holdt sig nede om Læ, passede sin Gerning og stak kun af og til Hovedet op af en af Nedgangslugerne for at faa en Mundfuld frisk Luft. Og han holdt ikke Omgang med nogen. Kaptajnen viste sig slet ikke; paa den syge Overstyrmands Bekymringer og sære Idéer gad Riber ikke høre, og de to yngste Officerer var det under hans Værdighed at indlade sig med.

Endelig tog Stormen af, saa de atter kunde sætte Sejl og holde ind til Island, hvis Jøkler man havde set i nogle Dage. Da de fik Landkending af Westmannøerne holdt de gaaende langs Landet Vest i, medens de affyrede løse Skud for at faa Lods, men uden Resultat.

„Hvad vil de Herrer Sømænd nu gøre?“ spurgte Riber Andenstyrmand, der havde taget Kommandoen i Kaptajnens Sted. „For vi maa vel ind og tætnes, at ikke al Cargaisonen ødelægges og spoles til Kompagniets store Tab?“

„Vi maa se at naa ind til Reykjavik, men det synes ikke, at vi kan faa Lods. Vi faar saa prøve selv at sejle hende ind, skønt Farvandet er mig ganske ukendt!“

„Jeg har været her et Par Gange før,“ faldt Malling ind i Samtalen, „saa jeg tror, om det saa skal være, at jeg med Guds Hjælp vel tør paatage mig at lodse os ind!“

Superkargoen saa haanligt paa ham. „Det er et stort Ansvar at paatage sig, Understyrmand, og jeg vil nødig være i Deres Sted, om De sætter Skib og Ladning til. Men tør De vove det, skal jeg intet have at erindre imod det, eftersom det gælder om snarest at forcere Rejsen!“

„Kender Styrmand Malling Farvandet her, ved jeg intet bedre end at anbetro Skib

og Mennesker til ham. Jeg stoler trygt paa hans gode Sømmandsskab!“ svarede Lund.

„Jeg skal gøre, hvad der er mig muligt! Naar vore øverste Foresatte ikke er kapable til at paatage sig den Opgave, faar vi andre træde til.“

„Jeg haaber, det maa lykkes Dem — baade for Kompagniets og Deres egen Skyld!“ afsluttede Riber Samtalen.

Det lykkedes ogsaa Malling, godt støttet af Lund, at faa „*Tranquebar*“ lykkeligt ind paa Reykjavik Red, hvor Andenstyrmanden gik i Land for at skaffe Tømmerfolk til at reparere og kalfatre. Medens Lund ordnede det, og Malling havde travlt med Arbejdet om Bord, dukkede Kaptajnen pludselig op fra Kahytten. Helt ædru var han ikke, og i sin Fuldskab begyndte han straks at skælde ud over, at Skibet nu laa ved Island i Stedet for at være paa Vej til Azorerne. Saa gav han Malling en ordentlig Overhaling, fordi han ikke var blevet kaldt op, da de nærmede sig Land, og kværulerede over, at Overstyrmanden laa syg. Der var intet, som passede ham — Styrmandene var daarlige Søfolk, Besætningen trængte til Tamp, og der var ikke en Sjæl om Bord, han kunde stole paa! Det kneb meget for Malling at høre rolig paa en saa uretfærdig Kritik fra en Mand, der havde drukket sig fra sin Pligt og i Øjeblikket var ganske utilregnelig, men at modsige Kaptajnen var farligt, for naar han var paa Dækket, havde han Kommandoen, enten han var ædru eller drukken. Saa bøjede Malling af, men fik til sin store Forbavelse Hjælp fra en Kant, han ikke havde regnet med.

Superkargoen, som i nogen Tid havde opholdt sig paa Dækket og hørt Kaptajnens mærkelige Optræden, gik hen til denne, førte ham lidt til Side og sagde:

„Da jeg ikke er Kaptajnens Underordnede og derfor frit tør sige min Mening, forekommer det mig rigtigst, at De, saafremt De da vil undgaa Klage til Kompagniet, gaar ned og søger Køjen, til De er — hm —



*I sin Fuldskab begyndte han straks at skælde ud over, at Skibet nu laa ved Island.*

er fuldstændig helbredet og kan overtage Kommandoen. Deres to unge Styrmand har udvist godt Sømandsskab i den meget prækære og for Skib og os alle saa farlige Situation — ikke mindst Styrmand Malling, som De uden rimelig Grund har iredtesat!“

Kaptajnen brummede noget, men var dog ædru nok til ikke at trodse den indflydelsesrige Negotiechef, saa lidt efter forsvandt han atter ned. Men Malling, som havde hørt Ribers Ord, var stum af Forbavselse. Stod ikke den hidtil saa uvenlige og bidske Mand, som Gang paa Gang havde vist, hvor stor Ringeagt han følte for en sølle Styrmand, pludselig der og tog hans Parti — Pokker ogsaa, det var jo fuldstændig ubegribeligt!

„Tranquebar“ laa to Uger i Reykjavik. i hvilken Tid Tømmermændene kalfatrede baade Dæk og Skibssider, satte et Par nye Stykker Tømmer i, hvor det tiltrængtes, og hamrede Kobberplader paa, hvor nogle mindre Utætheder i Skroget skulde dækkes. Tidlig om Morgenen efter Ankomstdagen viste Kaptajn Balle sig paa Dækket. Han var nu helt ædru, noget sur og gnaven, men atter den gamle, myndige Chef, som han havde været, da de gik hjemme fra. Saa snart Skibet var sejlklart, lod han lette og stod til Søs med Vinden agten for tværs.

Nu fik Kinafarerne Medbør og gode Dage. Livet om Bord gik sin sædvanlige Gang, Vagt og Vagt med Rengøring, Vedligeholdelse og andet Skibsarbejde for Dæksbesætningen, Eftersyn og Rensning i Lasterne, Op-

tælling af Proviant og Varer samt det sædvanlige Regnskabsvæsen for Negotiefolkene. Vinden holdt sig saa godt, at det, trods de to Ugers Ophold ved Island, alligevel blev en hurtig Rejse til Cap, idet Kaptajnen hverken vilde anløbe Azorerne eller de Cap Verdiske Øer med en saa fin Vind i Ryggen. Jørgen var nu blevet søstærk og passede sit Arbejde godt Dagen igennem, men hver Aften snakkede han og Malling sammen om, hvad der var sket. En Aften, da de stod ved Lønningen og saa ud over Havet, kom Præsten hen til dem.

„Naa, unge Herr Riber — saa gik det dog, som jeg haabede det for Dig. Du fik Din Ven tilbage!“

„Ja, og Gud ske Lov!“ svarede Jørgen hjerteligt. „Men dengang troede jeg ikke paa det.“

„Nej, det gjorde Du nok ikke, men nu hører jeg med Glæde, at Du priser Gud for det. Det er rigtigt af Dig, og holder Du Kursen støt efter hans Søkort, skal det nok gaa Dig vel. Du har i Styrmanden en Ven, som Du trygt kan stole paa, hold Dig til ham og tro, at det var Vorherres Vilje, at Du skulde ha' ham tilbage!“

„Saadan maa det ha' været! Men hvad mente Herr Pastoren med det Søkort, De nævnede?“

„Bibelen, min Ven — som viser Dig Kursen over Livets store Hav og udpeger for Dig alle de Skær og Grunde, Du skal vogte Dig for. Kom en Gang imellem ned til mig, saa skal jeg forklare Dig lidt om det.“

„Tak, det vil jeg gerne.“

Præsten nikkede venligt til dem begge og fjernede sig.

„Han er saadan en rar Mand, Hans — sikken Forskel paa ham og saa Lassen!“

„Aa, tag Dig ikke af den Fyrs Optræden! Han er snart blevet saa stor udi egen Indbildning, at han ikke mere kan se, hvor bitte han i Virkeligheden er, den Stymper! Mig smiler han til, skønt jeg altid gaar uden om ham, efterdi jeg ved, at der er Ondskab i Smilet. Du har desværre saa meget Arbejde sammen med ham, at Du maa gøre gode Miner til hans Rævespil — for at han ikke er ærlig, det lyser jo ud af Øjnene paa ham. Saa lur ham, Jørgen, og vær vaagen. Vi faar se Tiden an, Du!“

I Cape Town fik de fersk Vand og Proviant, og efter faa Dages Ophold her stod de atter til Søs med Kurs mod Sundastrædet. Ogsaa paa dette Stræk havde de stadig Medbør, men desværre slog Rationerne af friske Grøntsager ikke til, saa en af Datidens Søfolks værste Fjender, Skørbugen, begyndte at angribe Folkene. Den bredte sig hurtigt og lagde snart den halve Besætning i Køjerne; men til alt Held blæste det mere og mere op, saa at de hurtigt kom fremover, og i en halv Storm naaede de saa en Formiddag ind til Øen Prinzen Eiland i Mundingen af Sundastrædet. Men da var med faa Undtagelser alle mere eller mindre syge.

Kaptajnen og Superkargoen fejlede

(Fortsættes Side 18)



Kaptajnen kom beruset om Bord hver Nat.

# KAP. HORNS-GUT

(Fortsat fra forrige Nummer)

## SYVENDE KAPITEL

DET havde været en streng Tid for Helga. Greven havde trods alt ikke opgivet Haabet om at vinde hende. Han vidste, at Erik Malm ikke var velset som Svigersøn i den rige Skibsreders Hus, og han stoled paa sin egen Person og paa Konsulens Bevaagenhed; men hvor flittigt han end havde efterkommet Konsulents Opfordringer til at gentage sine Besøg, opnaaede han dog kun at fremkalde stormende Scener mellem Fader og Datter.

Helga havde kæmpet tappert for sin og Eriks Sag. Konsulen havde strittet imod med hele sin Stædighed, og Konsulindens graa Stænk i Tindingerne havde bredt sig. Men da Greven saa alligevel havde indset det haabløse i at fortsætte og tilsidst holdt sig helt borte, gav Konsul Parker efter den Dag, Erik med Udmærkelse havde taget sin Eksamen.

Ganske vist gav Konsulen ikke rent ud sit Samtykke til Forbindelsen, men han sagde heller ikke mere Nej. Han havde lært sin Datter at kende fra en ny Side og frygtede, at hun vilde trodse hans Vilje og rejse bort med Erik Malm. Og selv om hendes Valg var ham nok saa meget imod, vilde han dog ikke risikere den Skandale. Kommer Tid — kommer Raad, tænkte han. Og saa blev Forlovelsen deklareret, og Erik blev indbudt som Gæst i Helgas Hjem, til han skulde rejse.

Samme Aften stod den store Eksamensfest paa Kroen — tæt ved Færgestedet. Hele Øens Ungdom var indbudt — baade Styr mænd og ikke-Styr mænd — gamle Skippere og Enker — blot de havde en Datter at tage med. Og Erik og Helga manglede heller ikke.

Der var Liv og Lystighed i de lavloftede Lokaler, hvor Petroleumslamperne hang og rakte Tunge i Trækvinden fra de aabne Vinduer. Dansesalen var et Virvar af glade og smilende Ansigter. Sømandere svingede deres Piger og løftede dem højt i Vejret, saa de hvinede om Kap med den falske Violin og en sprukne Harmonika, som udgjorde Orkesteret. Og: Hu! Hej! Saa gik det løs med Nationaldansen. Parrene stampede i Gulvet og kniktede i Knæene, mens de sang i Takt til Trampene:

„A vil daans' med Met'-Mari'  
og saa med Volles Søster —  
og saa med bitte An'-Sofi'  
saa længe, som a lyster.“

Saa kom de ældre — gamle Ulke, som Gigten havde gjort stive i Ryg og Ben. De trampede ogsaa — og kniktede. Dansemusikken gjorde de gamle Lemmer linde igen. De hvinede: Hu! Hej! og stemte i med:

„Ja, vi vil rigtig daans' til Bunds,  
og Pigerne vi klemmer,  
og saa skal vi ha' en Kaffeputsch  
for vore trætte Lemmer.“

Erik og Helga dansede med. Og Grev Ankerkrone morede sig paa sin Vis. Han saa til og lo haant ad Kammeraternes overgivne Lystighed. Han gik overlegent omkring og konverserede Damerne og gjorde sig morsom paa deres Kavalerers Bekostning. Særligt bestræbte han sig for at behage den syttenaarige „Lise af Marens“; for Maren var en velstaaende Skipperenke, og Lise var hendes eneste Barn.

Det var langt over Midnat. Bølgerne gik højt i Dansesalen. Luften stod tyk som en Taage — mættet med Støv og Tobaksrøg — Dunster af Kaffe og Brændevin. Grevens Adfærd havde endelig vakt aabenlyst Anstød. Søfolkene murrede og klumpede sig sammen i Grupper og diskuterede Muligheden for at blive ham kvit. Damerne undgik ham, og Lise havde netop afvist hans Kurmageri saa eftertrykkeligt, at det vakte Opsigt og Munterhed blandt de Omstaaende.

„Hæ! Rak!“ snærrede Greven højlydt, da han paa sin Retræte passerede Erik og Helga.

Erik tvivlede ikke om, hvem det var møntet paa. Han rejste sig øjeblikkelig og fulgte efter ham.

„Gaa hellere, Debel,“ sagde han, idet han bagfra lagde sin Haand paa hans Skulde.

Med synlig Foragt skubbede Greven Erik Haand bort.

„Pas Dig selv, Proletar!“

Dette var for Erik et Ord for meget. Han slyngede sine Arme om Greven og løftede ham op fra Gulvet, og under Kammeraternes Bifaldshyl bar han ham tværs over Dansegulvet — og ud.

Rolig og fattet, som om intet usædvanligt var hændet, vendte Erik et Øjeblik efter tilbage til Dansesalen; men idet han skraaede over Gulvet, susede en Sten ind gennem det aabne Vindue — tæt forbi hans Hoved, og Lise styrtede om med et Skrig.

Dette blev Signalet til almindelig Tumult. Kvindejammer og Saltvandseder blandede sig imellem hinanden. De mest stridslystne blandt Søfolkene stormede straks ud for at afstraffe Gerningsmanden, mens de mere besindige tog sig af Lise. Hun havde en dyb Flænge i Panden, hvorfra Blodet piblede frem; men en grundig Udvaskning med kogt Vand og Brændevin kvikkede hende op, og imidlertid kom Forfølgerne tilbage. De skraalede op i Munden paa hinanden. Greven var undsluppet; men de skulde, saa bandte de, radbrække ham levende, naar de fik Fingre i ham.

„Tag det kun roligt, Folkens,“ sagde Erik fattet,

men med en Stemme, der dirrede af indvendig Harm. „Greven skal ikke slippe herfra, før vi faar talt et Alvorsord med ham. Men lad nu ikke hans Uslingedaar gøre Skaar i vor Fest. Nu følger et Par af os Lise hjem, og een henter Lægen. Og saa . . .“ Han saa paa Uret og betænkte sig et Øjeblik. „Saa møder I ved Færgestedet, inden første Færge gaar.“

Kort efter brød han og Helga op. De gik i Tavshed, til de naaede Konsulens Villa. Der bør han Godnat.

Hans Stemme lød fremmed for Helga.

„Gaar Du igen, Erik?“ spurgte hun forundret. „Hvad vil Du da foretage Dig nu?“

„Blot jeg selv rigtig vidste det, lille Helga; men noget siger mig, jeg maa gaa, dersom vi ikke alle skal staa som en Flok Pjalte i Morgen.“

Saa spurgte Helga ikke mere.

Erik hastede af Sted mod Kroen. Han hørte, hvorledes Lystigheden igen var i fuld Gang derinde — hvor de lo og hvinede, hvor de sang og trampede i Gulvet. Det var som Vikinged, der festede efter endt Færd. Han skyndte sig forbi og standsede først, da han naaede Færgestedet. Her saa han sig et Øjeblik spejdende om. Stt trak han Sko og Strømper af og vadede ud til Havmandens Baad, der laa fortojet for sit Dræg.

Han svang sig op i Baaden og gav sig straks til at losne Sejlene. Han stak Sprydstagen i Storsejlet — klappede det op langs Masten igen og tog en løs Tørn om det med Sejsningen. Halsen gjorde han los og fæstnede den med en Løkke, der ved et enkelt Ryk kunde gøres fri. I Halsbarmen bandt han en tynd Line, som han skar op gennem Rebkovsen, og manede saa Tampen agterefters. Stagfokken gjorde han ogsaa klar, højste den og rullede den fast ind til Staget og tog en Sliptørn om den med Skødet. Og la han var færdig med disse Forberedelser, halede han det løse ind paa Ankertovet, til det stod ret op og ned. Saa satte han sig paa Midtertoften — klods op ad Masten — og svøbte sig ind i Storsejlet, saa han kun havde Ansigtet fri. I Mørket gik han ud i ét med Mast og Sejl. Ingen kunde se, at der her sad et Menneske og lyttede og spejdede — lurede som en Edderkop i sit Spind.

## OTTENDE KAPITEL

Der blæste en frisk Kuling fra Vest. Tunge snefyldte Skyer jog hen over Himlen som store, sorte Spøgelser, der løb Kapløb med hinanden. Nu og da dryssede de en Haandfuld hvide Fnug ned over Jorden, som hev de Balast over Bord. Mørket rugede over Vandet; kun de to klare Ledefyr skinnede langt borte som et Par straalende Øjne — et Par tavse Vejvisere for dem, der vilde befare den smalle Rende mellem Søjorden og Øen.

Det var efter Højvande. Det ebbede stærkt. Ved Færgestedet laa nogle tunge og klodsede Sejlbaade og Pramme og rev i deres Fortøjninger. Undertiden, naar en Strømhvirvel malede sig ind imellem dem, skubbete og gnubbede de sig op ad hinanden som Folk i Trængsel, der vil alube sig til mere Plads.

Oppe fra Kroen lød Larmen vildere og vildere. Erik kendte Kammeraterne. Han vidste, de drak Kaffe-punsche i Favnevis. Han var sikker paa, at de alle vilde komme til den Tid, han havde sat — men i hvilken Tilstand? Han begyndte at faa Skrupler over de

Følgær, hans Forehavende kunde faa, dersom det lykkedes.

En Times Tid havde han vel siddet paa sin Vagtpost, da han hørte listende Skridt inde paa Land. Han anstrengte sine Øjne til det yderste; men Mørket var uigennemtrængeligt. Og saa hørte han ikke noget igen.

Ean havde allerede slaaet sig til Ro med, at det havde været et Foster af hans Ophidselse, da hans Opmærksomhed fangedes af en skrabende Lyd henne fra Færgestedet. Det kunde ikke være Baadene. Nej — nu saa han det tydeligt — et Menneske, der sneg sig paa Hænder og Fødder hen mod Fartøjerne — en Mandsperscn, der skubbete en stor Kuffert foran sig — stødvis — og før hvert Stød rejste Manden Hovedet og vejrede. Saa blev med ét Synet borte.

Erik sad som paa Naale. Han hørte, det skramlede i en af de klodsede Baade. Han saa dens Sejl blive løste. De slog i Vinden. Og han overvejede, om det alligevel ikke vilde være bedst at gribe forstyrrende ind. Skulde han, eller skulde han ikke? — Nej. — Han vilde ikke i Slagsmaal. Men hvis det andet nu ikke lykkedes — hvad saa? — Men hvorfor skulde det ikke? — Ja, hvorfor — — —?

Erik Malin var begyndt at tvivle paa sig selv.

Saa satte Baaden af fra Færgestedet. Den gled tæt forbi ham i Mørket, og det levnede ham kun ét Valg. Som ved et Trylleslag foldede Sejlene paa Havmandens Kragejolle sig ud. Med et Snuptag havde Erik Ankeret oppe, og i samme Nu skød den lette Baad over Stævn og fo'r af Sted efter Flygtningen. Som en Kniv skar den gennem de smaa toppede Bølger, der som arrige Protester sendte Skvæt paa Skvæt op over dens Stævn. Men Erik kendte Havmandens Baad, som han kendte sine egne Lømmer. Han sad støt med Rorpinden i Haanden uden et Øjeblik at tabe Ledefyrene af Syn. Han holdt dem nøje over ét med hinanden, som sad de paa én og samme Mast.

Fod for Fod — Favn for Favn halede Kragejollen ind paa den tungere Baad. Erik sad med alle Nerver spændt. Han syntes, det gik saa langsomt. Skulde han monstro have overvurderet Havmandens Baad — eller var han kommet for sent af Sted? Spændingen gav hans Tvivl Næring. Tyve Minutter højest — og Baadene vilde være ude af Renden — og hvad saa med hele hans Plan?

Han pressede paa. Løbet blev bredere og bredere, men Afstanden mellem de to Baade tog nu kendetligt af. Som et jagende Dyr fulgte den ene i den andens Kølvand, og da de ti af de tyve Minutter var gaaet, var Forfølgerens Stævn tæt inde paa den andens Hæk.

Saa halede Erik sit Storskøde an og luvede op. Tomme for Tomme kneb han sig op til Luvart af den anden Baad og tog Vinden fra den. Med et Snuptag losnede han sin Storhals og halede den op til Rebkovsen. Sejlet var svikket. Baadene gled med mindsket Fart Side om Side i samme Retning.

Saa gav Erik Ror. Kragejollen faldt en Streg af for Vinden. Den anden Baad maatte med. Ingen talte. Men saa blev Kragejollen nærgaaende igen, og nu gav Greven Mund:

„Evad skal det betyde? Luv op — eller vi kolliderer!“

Erik ænsede ikke hans Tilraab. Han sad tavs og legede med sin Rorping. Ledefyrene skrævede — mere

og mere skiltes de ad; men han blev ufortrødent ved at pine den anden Baad længere og længere ad Læen til.

„Hvorfor ligger Du og krakiler mig?“ raabte Greven, da han mærkede Hensigten op opdagede, hvem Forfølgeren var.

Men Erik sparede sin Mund og brugte sine Øjne og sin Rorpind.

Saa mærkede han med et en Skraben under Kragejollens Bund. I Hast lagde han Roret ned. Sejlene slog over, og han kastede sig med hele sin Vægt paa den læ Essing, saa den laa jævnt med Vandet, og Kølen hævede sig fri af Grundden. Jollen skar paa den anden Bov ud i Renden igen.

Greven stod fast paa Søjorden. Han larmede og skældae og masede med Aarer og Baadshage for at komme ud paa dybt Vand igen. Men jo mere han stagede, og jo længere han anstrengte sig, desto fastere stod han; thi Vandet ebbede ud med en rivende Fart.

„Det skal Du komme til at fortryde, fordømte Proletarunge!“ raabte han forpustet og stakaandet af at stage i det bundløse Dynd. „Vent til jeg kommer flot!“

Og Erik fulgte Anvisningen. Han kastede Anker ude i Renden, og saa svøbte han sig igen ind i Storsejlet og ventede. Ingen skulde faa Lov til at hjælpe Greven, før Kammeraterne kom.

Fuldmaanen stak et Øjeblik sit guldsottige Pluskæbeansigt frem mellem to jagende Skyer. Det saa ud, som om den krummede Mund helt ud til Kanten i et selvbevidst Grin: „Er jeg ikke tiltrækkende?“ Og det var den. Den trak Maanebølgen med sig paa sin Bane omkring Jorden, og Ebben tog mere og mere Fart. Det boblede og klukkede langs Kragejollens Sider. Erik syntes, at hele Naturen lo, og han lo selv med.

Det begyndte at dages. Paa den krusede Vandflade over Søjorden viste sig hist og her nogle blanke Pletter. De blev større og større — mørkere og mørkere. Den ene graabrune Flage efter den anden skød op over Vandet som store Havpattedyr og blev snart til én sammenhængende Masse. Saa laa hele den stinkende og slimede Mudderbanke og glitrede i Morgensolen.

Den strandede Baad stod helt tør med Sejlene bug-

nende af Vind. Et Stykke fra den sad Greven fast i Mudder til midt paa Livet — overbegloet af en Flok Maager og Terner, der nysgerrige havle slaadet Kreds om ham. Han fægtede med Armene og raabte op, men han truede ikke mere. Hans Raaben kunde kun opfattes som ynkelige Bønner om Hjælp.

Erik var halvvejs ved at fortryde. Han havde ikke tænkt sig, at Flygtningen vilde gøre Forsøg paa at slippe bort gennem det bundløse Ælte. At dette ikke lod sig gøre, vidste dog enhver som havde blot en

lille Smule Kendskab til de stedlige Forhold, og hvilken Styrmandselev havde ikke det. Og nu, da han saa Greven sidde dér hjælpeløs og ved at drukne i Mudder, gik der ligesom et Strejf af Medfølelse igennem ham. Men saa tænkte han paa Lise, som maaske var vansiret for bestandig — og paa Helga, og saa lod han Samvittigheden sove og satte Sejl.

Konsul Parkers Villa laa med sin skinnende Facade og pralede ud mod den store, aabne Plads, som kaldtes Torvet. — Hvorfor Pladsen egentlig kaldtes saaledes, vidste ingen. Den var kun Samlingssted for Øens Sladrekællinger og dens Køer — Kællingerne hele Aaret rundt — men Køerne

kun i Sommermaanederne, naar de om Aftenen efter Græsning blev drevet hen til den store gammeldags Vandpost, der som en anden Folkekonge knejste midt paa Pladsen.

Der var sen Frokast hos Konsulen. Man drøftede Nattens Begivenheder, og Konsulen, der var i yderst daarligt Humør, blev endnu mere graven over Eriks Opførsel mod Greven. Det passede sig ikke for hans Svigersøn at blande sig i den Slags. Men Erik og Helga protesterede, og Diskussionen begyndte at blive livlig, da den pludselig blev afbrudt ved et øredøvende Spektakel ude paa Pladsen.

„Hvad i Alverden er det?“ udbrød Konsulen og rejste sig fra Bordet med en Veldsomhed, saa Stolen kurede bagud med en brummende Protest som et Buestrøg over en Kontrabas. „Hvac i Alverden skal det betyde?“

Forklaringen lod ikke vente paa sig. Hen over Pladsen kom Søfolkene — et halvhundrede Stykker — slæbende paa en stor, fladbundet Pram med hele Øens



*Et Stykke fra den strandede Baad sad Greven fast i Mudder til midt paa Livet.*

skraalende Ungdom efter sig som en læng Hale. Og i Prammen laa Grev Debel — bundet paa Arme og Ben med Rundtørn — Kontratørn og Krydstørn — Halvstik og Helstik — eller hvad de nu kaldes, alle disse gordiske Knuder, som Søfolk med en egen Fingerfærdighed kan slynge et Stykke Linegods i. Han var en uformelig Masse af Knuder og Dynd.

„Hiv! Hiv! Hiv ohøj!“ sang Søfolkene, og Drenge piftede i Fingrene, mens den gamle, halte Politibetjent humpede rundt og svingede sin Stok i Luften, som om han slog Takt til Opsangen. Han vilde splitte Mængden. Men Søfolkene fortsatte uanfægtet med deres Forehavende. De vrælede: „Hiv! Hiv! Hiv ohøj!“ og de stampede i den toppede Stenbro, saa det gungrede, mens de halede Prammen hen under Folkekongen. Og ligesom at Henrykkelse begyndte Folkekongen straks at slaa ud med Armen, idet den spyttede Prammen fuld af Vand.

Greven jamrede og bad for sig, da han saa Kammeraterne komme slæbende med Riskoste og Gulvskrubber; men der hjalp ingen kære Mor. De skrubbede og skrabede ham som en skoldet Gris.

„Nej, det er dog for galt!“ raabte Konsulen og fø'r ud paa Pladsen og midt ind i Klyngen med hele sin Myndighed.

Men tju — en Spand Vand over Hovedet og en Gulvskrubbe i Bagen og ind med ham igen.

„Det skal De faa betalt!“ fnøs Konsulen, da han drivende af Vand kom styrtende ind i Spisestuen igen. „Det er Deres Skyld hele Skandalen, De — De — —!“

Han spyede Edder og Galde og kunde ikke faa Ordene frem; men Meningen var ikke til at misforstaa. Han rystede den ud af sine knyttede Hænder foran Eriks Ansigt og stormede saa ud i Forstuen og kraldede Døren i efter sig.

Ude paa Torvet humpede den halte Ordenshaandhæver stadig rundt og fægtede med sin Knortekæp. Men de halvdrukne Søfolk spurgte hverken om Lov eller Ret. De truede Betjenten med at drukne ham i Prammen, og saa gjorde han tilsidst det eneste, der var at gøre. Han sænkede sin Knortekæp for Overmagten og forføjede sig bort. Og da Middagsfærgen dæmpede ud gennem Renden, havde Greven forladt Klitøen. Søfolkene havde selv hjulpet ham af Sted.

Fortsættes i næste Nr.

### **Superkargoen.** (Fortsat fra Side 14)

intet — Malling mente, at Kaptajnen havde for meget Spiritus og Riber for megen Galde i Kroppen til, at Sygdommen kunde bide paa dem! Selv var han ikke daarligere, end at han kunde blive om Bord, men de øvrige Officerer og Underbefalingsmænd blev sammen med Folkene sendt i Land, hvor Kaptajnen havde lejet nogle tomme Træbaracker til Opholdssted for dem. De mindst angrebne maatte passe de mere syge, men alle blev de stoppet med Frugt, Grøntsager og kraftige Supper, kogt paa Høns og med Ris til, og ved denne gode Kost lykkedes det i Løbet af et Par Ugers Tid at faa alle Mand raske om Bord. Her havde Malling efter Lægens Ønske ladet stænke med Eddike og ryge med Svovl paa Banjerne og i alle Kamre og Lukafer, alle Luger stod aabne, saa at Skibet helt igennem kunde blive rensat og luftet ud.

Desværre var det imidlertid sket, at Kaptajnen atter var gaaet i Gang med at drikke. Han og Overstyrmanden var altid paa Kant med hinanden, og nu, da Styrmanden kom om Bord efter sit Ophold i Land, nervøs og forpint af abnorme Spekulationer, blev han let irriteret, hvilket Kaptajnen benyttede sig af. Saa snart de to Officerer saa hinanden, begyndte Kaptajner. altid

at kværulere over et eller andet ubetydeligt, arbejdede sig op til at skælde ud og bruge Ukvemsord, saa Overstyrmanden fortvivlet skyndte sig ind i sit Kammer og laasede sig inde. Saa gik Kaptajnen i Land, hvor han søgte Selskab med de bedrestillede indfødte Familier, soldede og drak med Mændene og kom beruset om Bord hver Nat. Under de Forhold maatte Malling klare alt Arbejdet, til de syge Officerer kom til Tjeneste igen. Til sidst foretrak Kaptajnen at bo inde hos en af Familierne, holdt store Selskaber og blev af den Grund Aarsag til, at de hollandske Myndigheder med stor Forag: saa ned paa saavel ham som paa „Tranquebar“'s øvrige Besætning.

Fortsættes i næste Nr.

**D/S PACIFIC**

**AMALIEGADE 33**

**TELF. C. 4212 - 4248**

**Vi holder  
os til**



**ESBJERG TOV-  
VÆRKSFABRIK A/S**

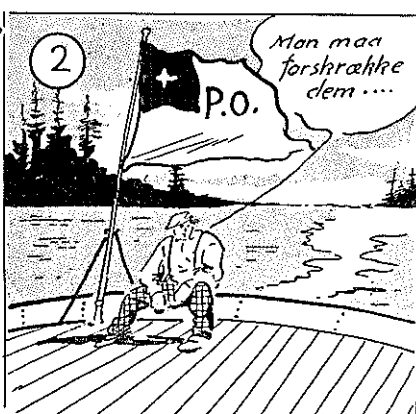
# Peter Pral

COPYRIGHT "VIKINGEN" COPENHAGEN

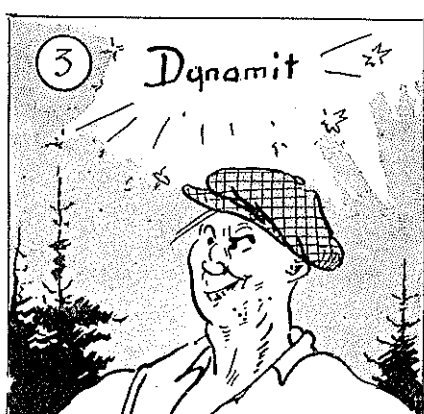
Fortalt af ham selv - tegnet af en der kender ham meget bedre



1 **Hva nu? --**  
(Intens Tænkning.)  
Jeg tænkte intenst. Ombord paa Floddamperen befandt min Kuffert sig, og i den mine Rigdomme. Skulde disse Rigdomme nu falde i urette Hænder. — Nej — nej — nej —. Hvorledes bevise at disse funklende Poser med Guldstøv var mine? — umuligt. Den Tanke maatte straks forkastes.



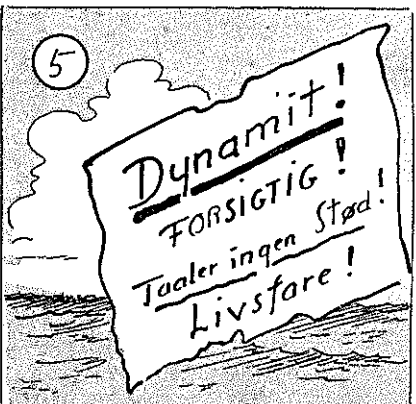
2 **Man maa forshraekte dem ....**  
Der var kun eet at gøre. Forsøge at skræmme dem, gøre dem bange for den Kuffert. Bange, — saaledes at de ikke vovede at aabne den, ja ikke en Gang at nærme sig den ... Jeg gav Tanke-skruerne endnu et Par Omgange ...



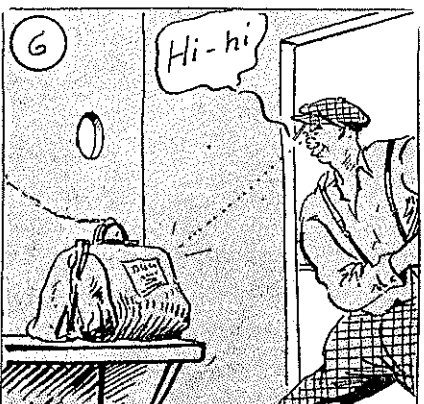
3 **Dynamit**  
Saa kom Idéen af sig selv! — Den var der, „Dynamit!“ Hvad er Mennesker vel endnu mere angst for end „Dynamit“? Dette herlige Sprængstof, som et Geni har bragt Menneskeheden som en — ja — som en Slags Velsignelse — en Humanitetens Morgengave.



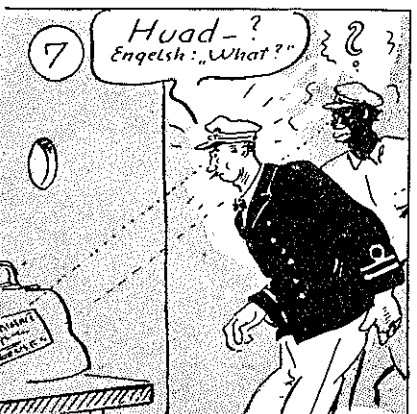
4  
Nu vel, jeg gik i Gang med Opgaven med den for mig ejendommelige Energi. Ved Hjælp af Blyk og — Sludder — Maling og Pensel fremstillede jeg en Merkesæddel, som jeg agtede at anbringe paa Kuffertens Side. — Aktionen var i Gang.



5  
Saaledes saa mit Værk ud. Skrakindjagende — ikke!?! Jeg vidste, at Kaptajnen sov til Middag, og at Mandskabet ikke vilde forebringe ham deres Fund, for han vaagnede. Jeg havde altsaa en knap halv Time endnu ...



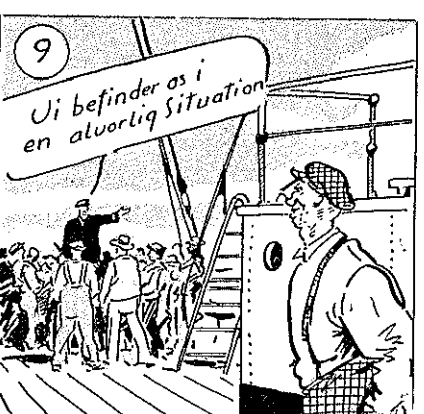
6 **Hi-hi**  
Ha, der stod Kufferten, lænet til Væggen i Bagagerummet. En — to — tre — Seddelen klæbet paa ... Jeg tror ikke, at nogen nu har Lyst til at gaa i Gang med den Kuffert. Bravo, Sir Peter Pral. Endnu en Gang har du vist dig Opgaven voksen. „Never mind!“ som Grækerne siger.



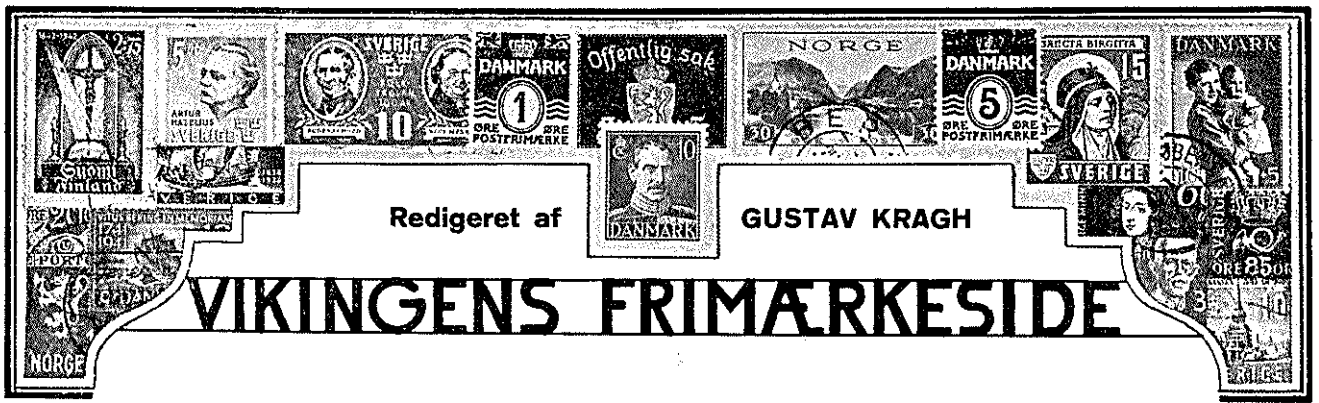
7 **Hvad-? Engelsk: „What?“**  
Kaptajnen er vagnet af Middagsslummeren. Frisk og munter, som man nu en Gang bliver af et slumre til Middag (Tysk: Mittag). — Han bliver straks fort til Bagagerummet paa den hostende og stønende lille Pram — — — Tableau!!



8 **Stands Maskinen - men forsigtigt - saa det ikke - støder**  
Paa Billedet De ser hvordan (Citat fra Palludan Müllers: „Den store Bastian“. Italiensk: „Bastiani grata“). Hvis De anede, hvordan saadan en vild-gammel Flodpram støder og skumpler sig gennem Tilværelsen, vilde De forstaa Kaptajnens Ordre. Med største Omhu blev hans Ordre efterkommet.



9 **Vi befinder os i en alvorlig Situation**  
Skibsraad!! — Min Chance var kommet. — Min Plan vilde uabenbart lykkes, saa vidt jeg kunde se det paa de alvorlige, for ikke at sige bekymrede Ansigter, som Mændene stillede med. — Næste Gang, kære Læser. Betænk Dem saa længe. — So long.  
P. P. Pral.



## Skandinaviske Nyheder.



Fig. 1.

SVERRIG. Den 13. f. M. udkom en Serie Frimærker med Motiver fra den svenske Flaade, antagelig udgivet i Anledning af 300 Aars Dagen for Slaget ved Femern. Den svenske Flaade, som Kong Christian den Fjerde efter Slaget paa Kolberger Heide i Juli

Maaned havde indesluttet i Kielersfjord, var sluppet ud og havde forenet sig med en hollandsk Flaade. Denne overlegne Styrke traf en underlegen dansk Flaade ved Femern og slog denne. Den svenske Flaade førtes af Rigsadmiral Wrangel. og det violette 10-Øre



Fig. 2.



Fig. 3.

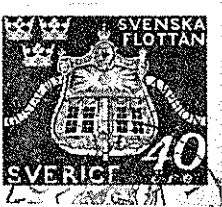


Fig. 4.



Fig. 5.

Mærke bærer Billedet af dennes Kommandøskib i Slaget, „Smålands Lejon“.

Serien bestaar af fem Værdier: 10 — 20 — 30 — 40 og 90 Øre; heraf er 20 Øre rød i almindeligt Format og de øvrige i Formatet 27,25 × 22,6 mm.

20 Øre viser Billedet af Admiral Klas Fleming, der havde kæmpet med Christian den Fjerde paa Kolberger Heide, og som havde gjort et stort Arbejde for at frembringe gode Orlogsskibe og uddanne Besætninger til disse.

30 Øre blaa viser Linieskibet „Kung Karl“, et af de største svenske Orlogsskibe fra Tiden omkring Aaret 1700.

Paa 40 Øre oliven ses Agterspejlet af Fregatten „Amphion“ fra Kong Gustav den Tredjes Tid, og paa 90 Øre mørkgraa sees et moderne Krigsskib, Panserskibet „Gustaf den Femte“ (Fig. 1—5).

Alle Mærkerne bærer desuden i to Linier Ordene: SVENSKA FLOTTAN.

Værdierne 10 og 20 Øre forekommer saavel 2-sidet lodret takket (Rullemærker), som 3-sidet takket (Mærker fra Hæfter).

## En sjælden Udstilling.

I de senere Aar er Julemærker blevet et meget søgt Samleobjekt, og for hver Dag vokser Antallet af Samlere. Mærkerne er jo ogsaa baade smukke — som Regel da — og fornøjelige at interessere sig for, og *Magasin du Nord's* Frimærkeafdeling havde derfor i forrige Maaned udstillet en smuk Samling Julemærker i store Glasmontrer. Danmark, Island, Dansk Vestindien, Norge, Sverrig og Finland fandtes komplet, men adskillige andre Lande var ogsaa repræsenteret.

Det mest interessante og værdifulde ved Samlingen var imidlertid de mange Tegninger, Udkast og Prøvetryk af Julemærker, *Magasin's* Frimærkeafdeling havde samlet sammen. Den var enestaaende!

Samlingen bestod af 96 Ark og havde en Værdi af 5000 Kroner. Det var meget fornøjeligt og i høj Grad interessant og belærende at gennemgaa denne Samling, hvis fornemste Eksemplar var en 4-Blok fra U. S. A., der vurderedes til Kr. 600.

*Magasin du Nord* har forøvrigt bragt et smukt og praktisk Julemærkealbum i Handelen. Albumet, der er forsynet med Fortryk og har Plads til alle Mærker fra Skandinavien og Dansk Vestindien, koster kun Kr. 9,50.

## Spørgsmaal og Svar.

Vi gør atter opmærksom paa, at Breve, som ikke ønskes besvaret paa Frimærkesiden, men direkte pr. Brev til Spørgeren, maa være forsynet med Frimærker til Svaret.

H. C. Aug. Hansen, St. Strandstræde 4 • Køber og sælger alle gode Frimærker. Speciale: Oversø



# D/s JUTLANDIA

Ny Toldbodgade 5

København

Telf. 8192

## Kongelige Yachter OG

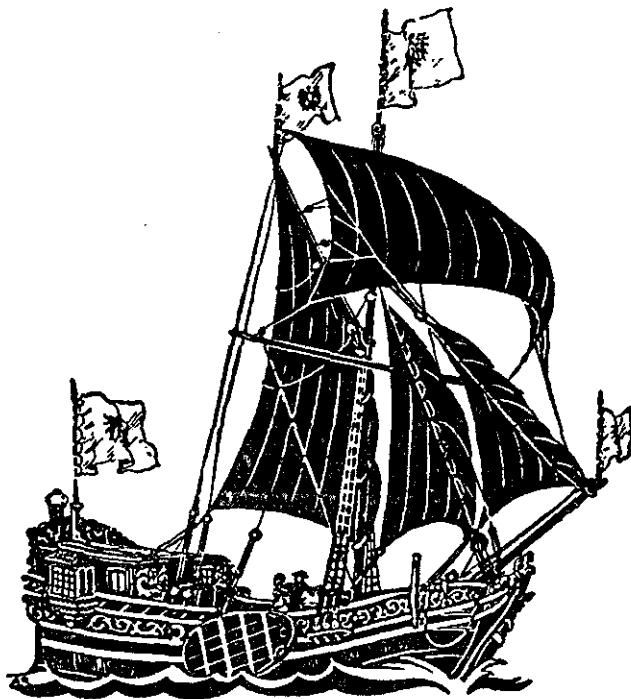
(Fortsat fra forrige Nr.)

Ved O. BENZON

## Kongelige Yachtsmænd

I Tyskland var de brandenburgske Kurfyrster de første, der viste Interesse for Lystsejls, og den første Lystyacht, man kender fra Tyskland, var Kurfyrst Frederik Wilhelms „Laib Yacht“, der 1640 var indkøbt i Amsterdam og blev opbygget i 1679. Man har ikke mange Oplysninger om denne Yacht, men den har sandsynligvis været som Datidens hollandske Statenyachter. (Se Billeder af Karl II's Yachter.) Kurfyrst Frederik Wilhelm lod i Aarene 1678—1679, sin Skibsbygmester G. P. Pickelring i Kolberg bygge en Yacht, der fik Navnet „Kurfürstliche Grosse Yacht“. Den var bygget efter hollandsk Model og afløste den ovenfor omtalte „Laib Yacht“. Yachten var som alle Datidens Fartøjer forsynet med Kanoner, og den havde ikke mindre end 8 Stk. 3-pundige Broncekanoner og var rigt forsynet med Billed-

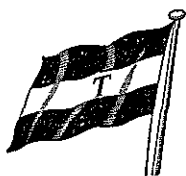
skærerarbejde. Gallionsfiguren var en forgyldt Rytter paa en hvid Hest. Skibssidens øverste Range var forsynet med forgyldte Blade paa mørkebrun Bund, og under disse var der gyldne Ranker paa lyserød Bund. Sidevinduene i Kahytten havde forgyldte Forsiringer og Sprosser og var dækket med Kobber. Agterspejlet var særlig pragtfuldt udsmykket, det hvide Vaabenskjold hvilende paa forgyldte Palmegrene viste den røde brandenburgske Ørn med gyldent Scepter paa det blaa Brystskjold. Over denne var anbragt den røde Kurfyrstehat med Hermelinsbræmme. Lanteren var ligesom Figurene, Spejlstøtter etc. forgyldt ligesom de andre Forsiringer, og en Medaillon bar det gyldne Navnetræk „F. W. II“ paa rød Bund. Det var, som man ser, et med stor Pragt udstyret Fartøj, som Kurfyrsten ofte benyttede, især naar han



„Kurfürstliche Grosse Yacht“, bygget 1678—1679 af G. P. Pickelberg til Kurfyrst Frederik Wilhelm af Brandenburg.

DAMPSKIBSSELSKABET

# TORM



AKTIESELSKAB

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Grundlagt 1889

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

inspicerede sin Flaade. — Om dens yderligere Skæbne kan man ikke skaffe sig nærmere Oplysninger, men den har sandsynligvis været brugt af hans Efterfølger Frederik d. 1ste af Preussen, der var Kurfyrste af Brandenburg fra 1688 og i 1701 blev Konge af Preussen, hvorved Brandenburg gik med ind i Kongeriget Preussen.

Kong Frederik den 1ste var interesseret i Kunst og Videnskab, elskede Pragt og hvad der kunde fremhæve Kongens Værdighed. Han lod i Aaret 1704 Michael Madersteg i Holland bygge en Yacht, der fik Navnet „Die Krone“, og den fik Station paa Spree-Floden, nær ved det kgl. Slot. Efter et gammelt Kobberstik var dens Station ved det saakaldte „Grünen Hut“ ikke langt fra „der Grotte“, hvor nu Børsen ligger.

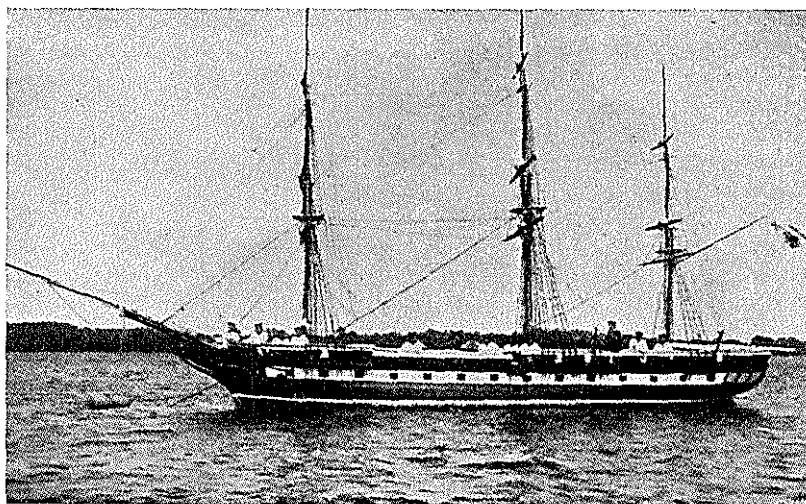
Yachten blev „med stort Besvær“ slæbt fra Holland til Hamborg og derfra ad Elben og Havel til Berlin. Skroget var 25,75 m langt og 7,25 m bredt, havde 2 Pælemaster og havde 6 Kanoner paa hver Side. Indretningen var udført saa pragtfuldt, som det var muligt for at imødekomme den pragtelskende Konges Ønsker, og Yachten vakte Samtidens uskrømtede Beundring. Den kostede ialt 100.000 Daler. Fartøjet fik desværre

ikke Lov til at blive paa Spree-Floden, idet det, under den efterfølgende Konges Regering blev overført til Havel i Nærheden af Potsdam. Man har ikke kunnet fremskaffe yderligere Oplysninger om, hvorledes Fartøjet saa ud eller Billede af samme, saa det er kun sparsomt, hvad man ved herom.

Kong Frederik Wilhelm d. 1ste, Soldaterkongen, der lod Yachten overføre fra Spree til Havel, havde ikke Sans for Søveesen eller for Lystsejlad — hvis man kan anvende det sidstnævnte Ord. Han forærede Fartøjet, under hvis Solsejl kort Tid i Forvejen muntre Kavallerer havde været forsamlet og fra hvis Dæk de skingrende Trompetfanfarer fra de ombordværende „Hof Trompetister“ havde lydt ud over Floden, til Czar Peter den Store, der indlemmede „Die Krone“ i den russiske Flaade. Der kom derefter et Tidsrum, hvor der ikke blev tænkt paa Lystsejlad i Tyskland, idet de efterfølgende Konger ikke havde Interesse for Søfart eller Sejlad, og først omkring Slutningen af 1820'erne blev Havel søerne ved Potsdam den foretrukne Plads for Lystsejlad for det preussiske Kongehus. Kong Frederik Wilhelm III, der var gode Venner med Wilhelm II af England, fik af denne i Slutningen af 1929'erne en Miniatur-Fregat, der blev stationeret paa Jungfernsee, og med hvilken den kgl. Familie foretog korte Udflugter paa Havel søerne. Den opnaede ikke

nogen lang Levetid, idet den var middelmaadig bygget og ikke blev ordentlig vedligeholdt, hvorfor den hurtig forfaldt og blev kasseret.

Ikke længe efter forærede Kong Wilhelm II sin kongelige Ven en lignende, men noget større Fregat, der fik Navnet „Royal Louise“, og som endnu i 1940 laa paa Kielerbugten, hvortil den var overført fra Havel søerne. „Royal Louise“ blev bygget i Woolwich i 1831 og ankom til Hamborg i 1832 og blev, da Vandstanden i Elben ikke tillod Sejlad, sat ombord i en Pram, og under Ledelse af 2 engelske Kaptajner blev den slæbt ad Elben og Havel til Berlin, hvor den indtraf midt i Juni Maaned 1832 og fik Station ved Potsdam. Den er en Kopi af en af Datidens engelske Fregatter og var udført i Forholdet 1 : 3. Den var 14 m lang, 4,5 m bred og var bygget af bedste Mahogni; den havde 14 Kanonporte paa hver Side, hvoraf efter-

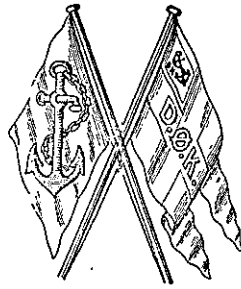


„Royal Louise“.

lavede Trækanoner kikkede ud over Jungfernsee. Bunden var kobberforhudet, og som Gallionsfigur havde den en Ørn med udspilede Vinger, der holdt Preussens Vaaben i Kløerne. Dæksindretningen viste et Billede af en datidig „Man of War“, nemlig et Miniatur Gangspil, Kranbjælkerne med de svære Bovankre og paa Agter-

dækket to smaa Metal Salutkanoner, der blev brugt til daglig at markere Flagtid. Den blev styret med en Rorpind. Indretningen bestod af en Salon Midtskibs, udført i poleret Mahogni, der faar Lys gennem to ottekantede Skylights. Foran for Salonen er Kabelgattet og Opholdsrum for Besætningen. Agter er der en lille Kahyt, elegant udstyret med polstrede Møbler, der faar Lys gennem de i Agterspejlet anbragte otte Vinduer. Den laa i mange Aar kun til Pynt, og kun yderst sjældent blev den brugt af den kongelige Familie til Udflugter paa Havel søen, men dette forandrede sig, da Kejser Wilhelm som Prins og Sommerophold i Potsdam, idet han da brugte Fregatten saa ofte, han overhovedet kunde komme til det, og i det hele taget paa det omhyggeligste sørgede for, at Fregatten blev vedligeholdt paa bedste Maade.

„Royal Louise“ blev ved Krigsudbruddet 1914 lagt op og skulde efter Fredslutningen 1920 have været hugget op, men blev overgivet til Foreningen „Seglerhaus am Wannsee“, der forpligtede sig til at vedligeholde den, saa vidt som det var gørligt, naar Hensyn toges til dens høje Alder, men de nødvendige Midler manglede saa. Først, da Krigsmarinen omkring 1930 overtog den, blev den igen bragt i samme Stand, som da den i sin Tid kom fra England, og fik en Hædersplads i Kiel. (Fortsættes).



AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

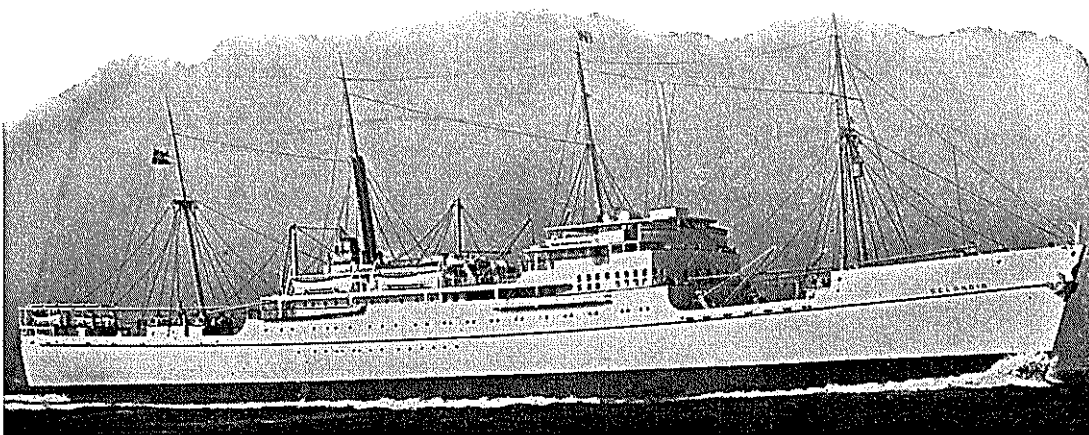
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

## Indenlandsk Sømandsmission

Følgende meddeles om „Indenlandsk Sømandsmission“s Arbejde:

Den 1. November oprettede „Indenlandsk Sømandsmission“ et Kontor i Jens Kofodsgade 4, København K. Kontoret er aabent fra 9—16. Foruden Sekretæren, Sømandspræst *Eilschou-Holm* er Bestyrer *Aage Rasmussen* fra Sømandshjemmet i Gasværkshavnen ansat som Sekretær ved Kontoret. Tlf. Palæ 6735.

Bestyrer *P. Wessel*, Sømandshjemmet, Rønne, er fra 1. November ansat som Bestyrer af Sømandshjemmet Gasværkshavnen, København.

Fisker *Hans Konrad Christoffersen*, Tejn, er fra 1. November ansat som Bestyrer af Sømandshjemmet i Rønne.

Sømandshjemmene i Hundested og Aalborg er overtaget til andet Formaal i Oktober Maaned. Foruden disse to Sømandshjem er Sømandshjemmene i Rødvig, Haderslev og Fredericia lukket paa Grund af Overtagelse til andet Formaal.

Sømandshøjskolen i Svendborg begynder den 1. November sit Vinterhold med 58 Elever. Der undervises paa 3 Hold. Øvelsesskibet „Arken“ er blevet kølhalet

og staar rede til at modtage de mange vordende Sømand.

Maskinmester *Aage J. Chr. Pedersen* er indtraadt i Bestyrelsen for Sømandsmissionen i København.

## Tage Nissen: »Mænd«

Det Schönbergske Forlag. Pris Kr. 8.75

„Mænd“ er, som Titlen antyder, en Roman om Mænd, og det maa siges med det samme, at det er en Bog, der straks griber sin Læser og holder ham fast. Tage Nissen har her noget af et Gennembrud som Forfatter. Han har paa en særdeles overbevisende Maade levendegjort det lille Samfund, som har slaet sig ned paa den argentinske Slette og fra et fuldstændigt nøgent Stykke Jord skabt store Hvedearealer, og han fortæller, hvordan det lille Samfund vokser frem og skaber det nye Land. Det er ganske vist ikke Sømand, men Landboere, Bogen handler om, og det er Hvedeavl og Heste og Kvæg, der tales om, men alligevel er det gjort saa udmærket, at vi kan anbefale den som en særdeles læseværdig Bog.

# SADOLINs Skibsfarver

hindrer Rust og Begroning

... de beskytter Alverdens  
Skibe mod Sol og Saltvand,  
mod Vejr og Vind!



**SADOLIN & HOLMBLAD A/S**  
NORDENS STØRSTE OG ÆLDSTE FARVE- OG LAKFABRIK — OVER 100 AARS ERFARING

Glædelig Jul ønskes alle vore Læsere



Vort Varemærke er Garanti  
for de bedste Skibsfarver.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT  
**C. B. HANSENS ETABL.**

**BREDGADE 32**  
København K.  
Central 386 — 11,386 — 11,585

**C. CLAUSEN**



**DAMPSKIBSREDERI**  
**SVENDBORG**  
Aarhus - Kolding - Haderslev

**DANSK RADIO**

Aktieselskab  
Amaliegade 33, København K.  
Driftsselskab for Radioanlæg ombord i  
danske Skibe  
Fabrikation af Radioanlæg for ethvert  
Formaal  
Ekkolod Apparater etc.  
Telegr.-Adr.: DARIOSE    Telefon Central 7282

*Deres*  
*Bankforretninger*



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

34 Afdelinger i København og Omegn  
52 Filialer og Kontorer i Provinsen

**HANDELSBANKEN**



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET  
**"MYREN"**  
KØBENHAVN

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

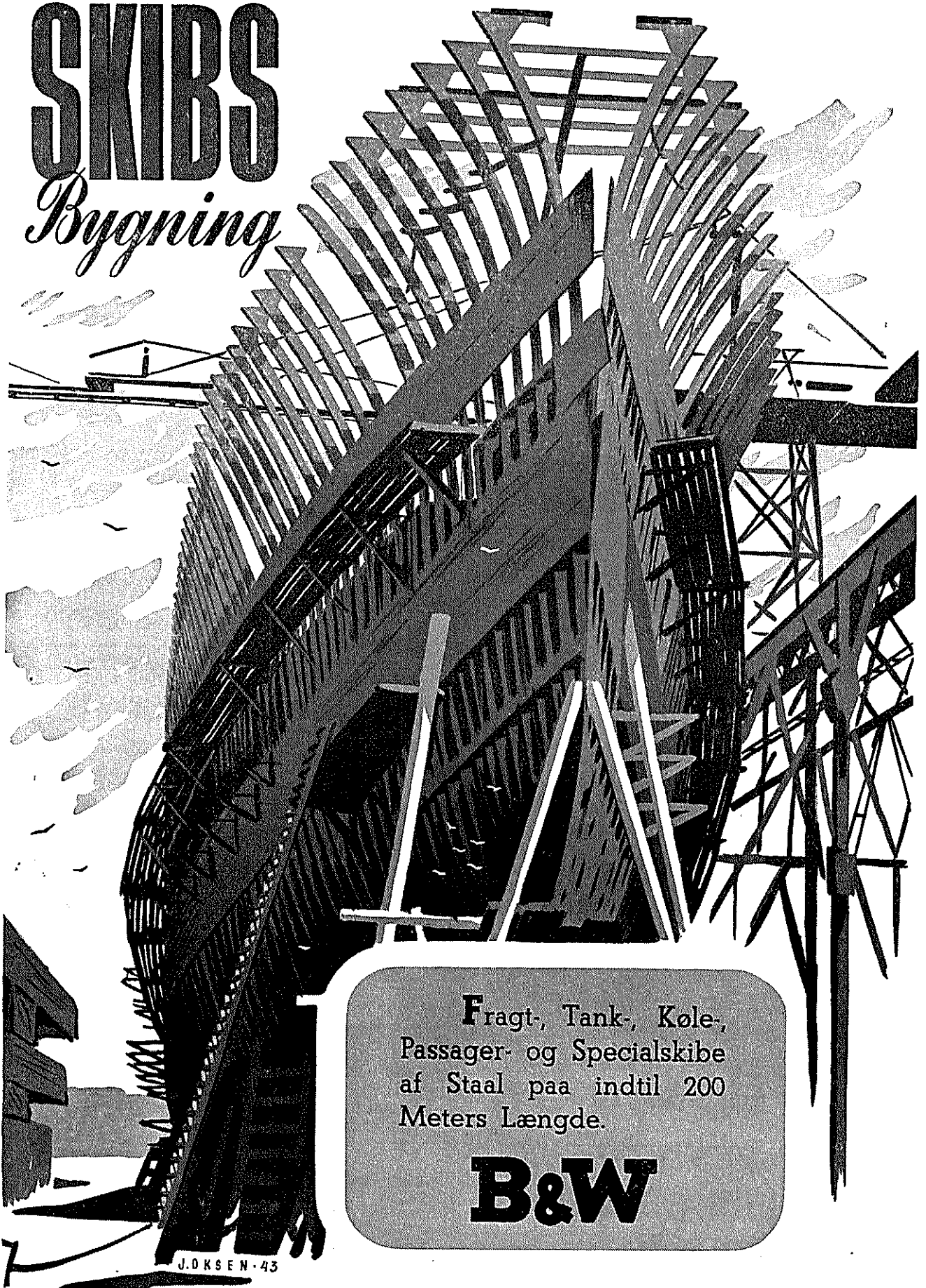
**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**  
TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211  
KØBENHAVN K.

**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

KØBENHAVN

# SKIBS

## Bygning



Frugt-, Tank-, Køle-,  
Passager- og Specialskibe  
af Staal paa indtil 200  
Meters Længde.

# B&W

J. ØKSEN · 43

A/s BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

# Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. December 1944



## Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa  
 D/S Activ, Korsør  
 D/S af 1912  
 D/S af 1925, Esbjerg  
 D/S Als  
 Andreas Christensen  
 D/S Baltic  
 D/S Bes  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 D/S Concordia  
 C. Clausen, Haderslev  
 D/S Dania  
 D/S Dannebrog  
 D/S Draco  
 A/S Dampskibet Finland  
 A/S Det danske Kulkompagni  
 Det danske Petroleumsselskab A/S  
 A/S De danske Sukkerfabrikker  
 Det Dansk-Franske D/S  
 Det Dansk-Norske D/S  
 D/S D. F. K.  
 Det Forenede Bugseriselskab, A/S  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
 D/S Hafnia  
 D/S Heimdal  
 D/S Hetland  
 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 Navitas  
 D/S Norden  
 Rederiet Ocean, A/S  
 D/S Orient  
 D/S Orion  
 D/S Pacific  
 D/S Phoenix, Esbjerg  
 D/S Progress  
 J. Saabye & O. Lerche  
 D/S Samsø  
 D/S Solnes  
 A/S Det store Nordiske Telegrafiselskab  
 D/S Svendborg  
 Rederiet Oluf Svendsen.  
 Rederiet Hans Svenningsen  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
 Svitzers Bugserifdeling  
 D/S Torn  
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense  
 D/S Trio  
 D/S Vendila  
 D/S Vesterhavet  
 A/S Vestjysk Dampskibselskab  
 D/S Viking  
 D/S Øresund

## Prøvekammeret for Skibsllys og Kompasser

Den 1. November i Aar var det 40 Aar siden, at der efter Overenskomst mellem Marineministeriet og Indenrigsministeriet oprettedes et Prøvekammer for Skibsllys og Kompasser, hvortil Undersøgelserne af den civile Skibsfarts Lanternes og Skibskompasser henlagdes og gjordes obligatoriske.

Inden dette Tidspunkt havde Staten ikke haft effektiv Kontrol med dette for den civile Skibsfarts Sikkerhed saa vigtige Materiel, dog kunde Lanternen indsendes til Undersøgelse ved Orlogsværftets Prøveanstalt for Skibsllys og Kompasser ved Flaadens Kompassvæsen paa Holmen, hvor de efter Undersøgelse kunde opnaa Certifikat, men disse Undersøgelser var ikke obligatoriske.

Det nyoprettede Prøvekammer var administrativt og regnskabsmæssigt henlagt under Marineministeriet og blev drevet sam-

men med Flaadens Kompassvæsen under fælles Bestyrer.

Denne Ordning bestod indtil Maj 1930, da Prøvekammeret efter Forhandling mellem Marineministeriet og Ministeriet for Søfart og Fiskeri



Bestyreren, Kaptajn, Baron C. Dirckinck-Holmfeldt, med nogle Lanterner.



## G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

henlagdes saavel administrativt som regnskabsmæssigt under sidstnævnte Ministerium, under hvilket den civile Skibsfart sorterede, og blev saaledes en Undersøgesinstitution for den civile Skibsfart. Prøvekammeret blev stadig drevet i Forbindelse med Flaadens Kompassvæsen under fælles Bestyrer, og Undersøgesstedet forblev paa Holmen

Fra 1937 er Prøvekammeret underlagt Handelsministeriets tekniske Afdeling.

Fra September 1930 kan Prøvekammeret ligeledes paatage sig Undersøgelse af Reflektionsinstrumenter og Kikkerter og udstede Certifikater for saadanne, og Prøvekammerets Navn forandredes samtidigt til Prøvekammeret for Skibsllys og nautiske Instrumenter.

Prøvekammerets Opgave som Kontrolinstitution for Skibsfarten vedrørende Skibsllys og nautiske Instrumenter er meget betydelig og krævende, idet ikke alene Skibsfartens Sikkerhed under Sejlads i høj Grad afhænger af, at dette Materiel er i Overensstemmelse med de af Handelsministeriet udstedte Bestemmelser, men det kan ved mange Søretssager være af Betydning at kunne konstatere, om dette har været Tilfældet. Endelig har Prøvekammeret en Virksomhed af raadgivende Art saavel overfor Fabrikanter af nautisk Materiel som overfor Institutioner og Enkeltpersoner.

I Tidsrummet 1904 til 1940 er ialt undersøgt af Lanterner 65.622, af Kompasser 21.503. Medens der



*En Undersøgelse af Sekstant i Sekstantundersøgesapparat.*

gennemsnitlig i den første Periode årligt undersøgtes ca. 1000 Lanterner og ca. 200 Kompasser pr. Aar, ligger disse Tal i Slutningen af Perioden før 1939 for Lanterner 2—3000, for Kompasser ca. 1200 Stk. pr. Aar.

Ved Prøvekammerets Oprettelse i 1904 udnævntes den kendte Navigator og Opfinder af nautiske Instrumenter, Marinekaptajn C. Clausen til Bestyrer. Da han i 1926 tog sin Afsked, afløstes han af den nuværende Bestyrer, Marinekaptajn C. Dirckinck-Holmfeld.

Naar Forholdene efter Krigens Afslutning igen falder i Lave, vil Prøvekammerets Virksomhed sikkert yderligere tage et stort Opsving, og nye Regler vil til den Tid være paakrævet, men Prøvekammeret staar klar til at tage Arbejdet op til Gavn og Nytte for Landets Skibsfart.

## *Stabiliteten ved Konstruktionen og Driften af Skibe*

Ofte træffer man den Opfattelse, at det er overflødigt at beskæftige sig med Stabilitetsspørgsmaal, da det nødvendige teoretiske Kendskab for Bedømmelsen af Skibets statiske Stabilitetsegenskaber forlængst er klarlagt af flere Generationers Matematikere.

Den Anskuelse, at de Ulykker, der skyldes manglende Stabilitet, kun spiller en ringe Rolle, og ogsaa meget udbredt.

Hvad dette angaar, saa gælder med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvilken Andel Stabiliteten har i Skibstab og andre Skader paa Skibe, Personer og Ladning, at dette Spørgsmaal kun kan besvares efter en indgaaende Analyse af Ulykkesstatistikken. En saadan findes endnu ikke, som er brugbar for dette Formaal.

I det efterfølgende skal der gennem nogle Eks-

empler fra Praxis vises, hvilken Betydning Stabiliteten spiller ved Konstruktionen og Bygningen af Skibet paa Værftet og i Driften, d. v. s., naar Skibet er overgaaet til Rederen.

### *1. Stabiliteten ved Skibets Konstruktion.*

Ved Skibets Konstruktion paa Tegnestuen kommer Stabilitetsspørgsmaalet i første Række. Da Stabiliteten for enhver Belastningstilstand er tilstrækkelig og fuldstændig karakteriseret ved Størrelsen af Begyndelsesstabiliteten GM, hvilket Maal af Hensyn til Skibets Sikkerhed og Svingningsegenskaber kun kan forandres meget lidt, og da desuden Punktet M matematisk er fastlagt gennem Skibsformens Egenskaber, er den mulige Stilling af G paa Grund af Stabilitetsfordringerne



indskrænket til et Spillerum af kun faa Centimeter. Den nøjagtige Overholdelse af denne Stilling bliver under Konstruktionen vanskeliggjort derved, at dens Enkeltheder, naar Udkastet laves, endnu ikke er fastlagt, og at Skibets samlede Vægt er sammensat af et stort Antal forskelligartede Byggede.

Fig. 1 viser Tværnittene af et stort Passagerskib og et moderne Fragtskib med ca. 9000 ts Bæreevne i tom og lastet Tilstand, tegnet i samme Maalestok. Desuden er vist Grænserne for Lastningen, Stillingen for Vægttyngdepunktet, G, og Begyndelsesmetacentret, M, ligeledes indtegnet i det rette Maalestoksforhold.

Billedet viser, med hvilken Nøjagtighed Højdestil-

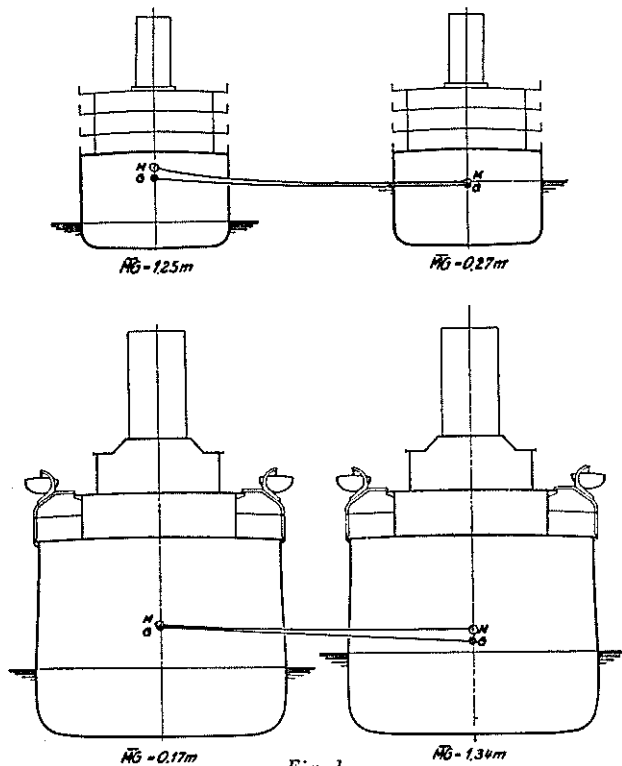


Fig. 1.

Den principielle Forskel paa GM-Værdierne for tomt og lastet Skib ved Fragtskib og Passagerskib.

lingen af Skibets Vægttyngdepunkt, G, maa bestemmes ved Projektet, og det viser desuden, hvilken principiel Forskel, der er, paa Begyndelsesstabiliteten mellem tomt og lastet Skib for de to valgte Eksempler, et stort Passagerskib og et middelstort Fragtskib.

Medens Passagerskibet i tom Tilstand i Almindelighed har en meget ringe positiv Stabilitet og i lastet Tilstand næsten altid en tilstrækkelig Stabilitet, ligger Forholdet for Fragtskibet lige omvendt, idet dets høje Begyndelsesstabilitet i tom Tilstand forringes til en lille Værdi for det fuldlastede Skib, naar man forudsætter en homogen Lædning.

Bestemmelsen af Vægttyngdepunktets Beliggenhed for Projektet er derfor Skibsbygningsingeniørens mest ansvarfulde Opgave, og Omsorgen for at holde den ved Projektet forudsatte Højdestilling af G maa ligge ham paa Sinde under hele Byggetiden lige til det Øjeblik, da den virkelige Beliggenhed er fastslaaet ved Krængningsforsøg med det færdige Skib, og det er fastslaaet, om det tilsigtede er opnaaet.

## II. Stabilitetens Betydning under Driften.

Ved Skibets Aflevering gaar Ansvar for Sikkerheden af Skib og Ladning, saavel som Sikkerheden for Besætningen og eventuelle Passagerer over til Kaptejnen.

Ved det færdige Skib er Fare for Stabiliteten ofte større udenfor den normale Drift end under Storm paa Havet. Af saadanne Farer kan nævnes:

Forhaling af tomme Skibe i Havn, hvor der paa Grund af Vind og Trossetræk fra Slæbebaade kan udøves betydelige krængende Momenter. Uddokning efter længere Tid i Dokken, hvorved man bør passe paa, at et tilstrækkeligt Antal Bundtanke er helt fyldte, og at der ikke er usymmetriske Belastninger. Arbejder paa udenbords Klædning, naar Skibet ligger i Vandet og desuden Indtrængen af frit Vand i Skibet f. Eks. ved Slukning af Brand om Bord, se Fig. 2 og 3.

Fare for Stabiliteten opstaar under normal Drift ved Ombordtagning af tunge Vægte, særlig Dækslaster (Fig. 4), Forskydning af Ballast eller fintdelte Laster (Korn, Kul el. lign.) ved større Krængninger i

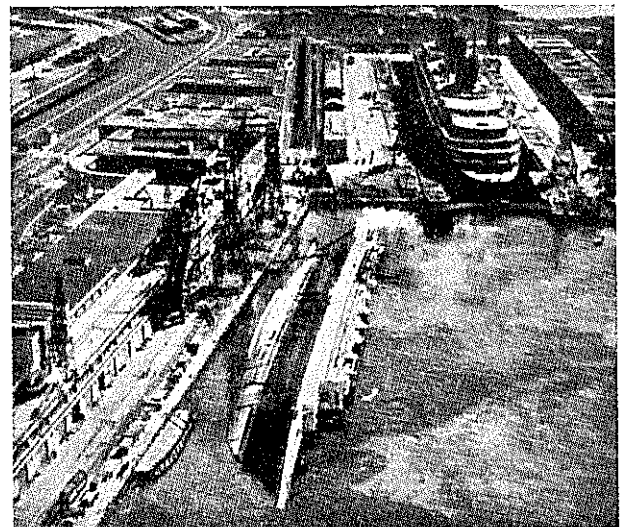


Fig. 2.

Den 19. April kæntrade i le Havre den franske Hurtigdamper „Paris“ ved Indpumpning af Vand under Brand. (I Tordokken i Baggrunden ses „Normandie“).

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

**Bunkers:**

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

Søgang eller Følger af Havarier ved Slag af Søen, Lækager i udenbords Klædning eller større Vandmængder paa øverste Dæk, hvis det er forsynet med Skanseklædning, og Vandet ikke kan komme hurtigt nok ud.

For mindre Skibe er Stabilitetsspørgsmaalet endnu

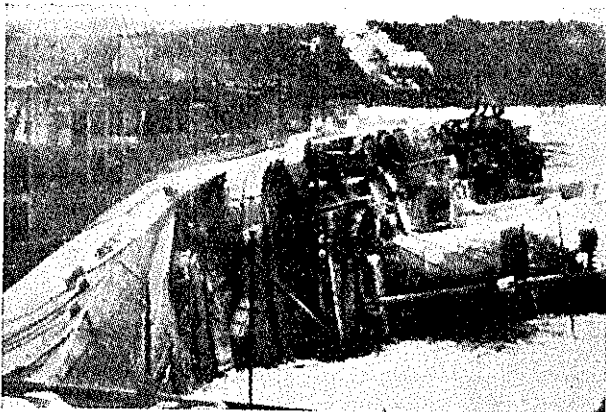


Fig. 3.

En anden Brandkatastrofe. I New York d. 10. Februar 1942, hvor „Normandie“ kæntræde.

vigtigere end for store Passager- eller Lastskibe. De har i Sammenligning med de større Skibe den Svagheit, at deres Evne til at rejse sig er mindre, hvorfor de har mindre Modstandsevne mod de Stabilitetspaavirkninger, de kan blive udsat for under Driften. Mindre Skibe tager f. Eks. langt hyppigere end større Skibe Dækslaster, hvorved Stabiliteter umiddelbart nedsættes. Desuden opstaar der en Fare for yderligere Stabilitetsformindskelse, ved at de kan tage Vand over sig eller blive overiset under Rejsen. I de Farvande, som disse Skibe sejler i, er de desuden ofte udsat for Bølger af en stejlere Karakter end de større Skibe. Paa Grund af deres ringere Fribord tager de hyppigere Vand over sig end de større Skibe med deres forholdsvis højere Fribord. Desuden er ogsaa deres Evne til at rejse sig, d. v. s. Størrelsen af Armen for den statiske Stabilitet ved Krængning mindre ved den samme Begyndelsesstabilitet. Stabilitetsarmens Kurveforløb og Stabilitetens Udstrækning bliver desuden paavirket i ugunstig Retning af det ringe Fribord.

### III. Hvilken Stilling har Kaptajnen i Stabilitetsspørgsmaal?

Af de anførte Grunde fremgaar det, at Skibsførelsen som Regel maa vise Stabilitetsspørgsmaalet stor Interesse. Det er ikke blot, fordi Kaptajnen har det formelle Ansvar for Skibets Sikkerhed med det Gods

og de Mennesker, der er ham betroet, men fordi han ved og mange Gange har erfaret, at Skibets Stabilitet — i Modsætning til de fleste andre af dets Egenskaber som f. Eks. Manøvrevevne og Fart — kan paavirkes af Ladningens Art.

En væsentlig Egenskab ved Skibets Stabilitet er, at det ikke er nok ved Projekteringen og Driften af Skibet at opnaa et vist Mindstemaal for Stabiliteten, som kan forøges efter Behag, men at der ogsaa er et vist Højdemaal for Stabiliteten, der ikke maa overskrides, for ikke at faa stødvise Bevægelser i Søgang. At finde den „rigtige“ Størrelse af Stabiliteten er derfor en Erfarings sag, som ogsaa har Indflydelse paa Driftens Økonomi, for saa vidt som en Stabilitet, der passer til de ydre Omstændigheder, saa godt som muligt, i høj Grad kan indskrænke den nødvendige Mængde Ballast, og Valget af en passende Størrelse for Stabiliteten kan paa en virksom Maade have Indflydelse paa Skibets Forhold i Søen, dets Slingring og Størrelsen af det Farttab, det lider i Søgang.

Kaptajnen er ved Bedømmelsen af Stabiliteten, ogsaa paa store Skibe, den Dag i Dag i udstrakt Grad henvist til sin Følelse. De for 20 Aar siden i de tyske Handelsskibe indførte Stabilitetsblade, som udarbejdes af Byggeværftet for forskellige Ladetilstande, kan kun i ringe Grad lette Udviklingen af en rigtig Stabilitetsfølelse, fordi de i disse Stabilitetsblade opførte Lastetilfælde er idealiseret mere eller mindre og næsten altid afviger fra de i Praxis forekommende Forhold. Hvilken Stabilitet et Skib under givne Forudsætninger i Virkeligheden har, kan Kaptajnen i de fleste Tilfælde — raar man maaske undtager Tankskibe — ikke se i disse Blade.

Overalt har der i de sidste Aartier været talrige Forslag fremme om Udviklingen af andre, egnede Sta-

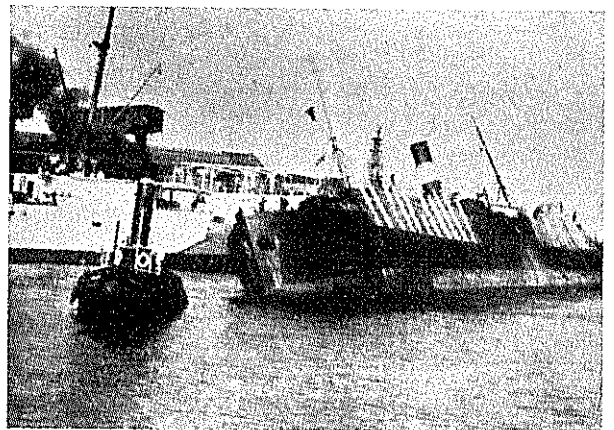
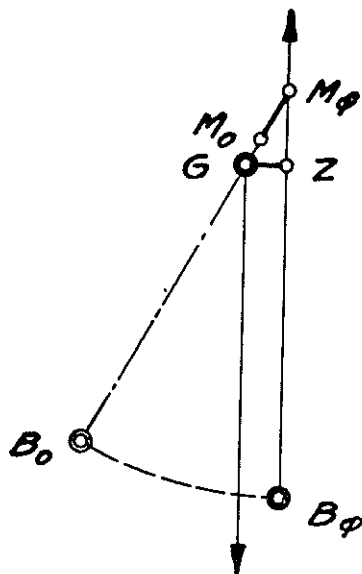


Fig. 4. Skib med Dækslast af Træ i en engelsk Havn.

	Grundlagt 1875	<h1>Th. Møller</h1>	Grundlagt 1875
	<b>Proviant, Dæk- og Maskin-Stores</b>		<b>Nyhavn 45-47, København</b>
Hovedoplæg for Danmark	Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«	

bilitetsgrundlag til Brug om Bord. Gennemgaar man Spørgsmaalet om, hvorfor alle disse Bestræbelser hidtil ikke har givet noget synligt Resultat, saa finder man, at der er følgende Aarsager:



Fremstilling af Skibets Evne til at rette sig op ved Krængning.  $Gz =$  Stabilitetsarmen,  $M - M$ . Tilvæksten i Stabilitet.

daglige Gerning særlig hyppigt bliver stillet overfor Stabilitetsspørgsmaal, under deres Uddannelse kun hører lidt eller slet intet om Stabilitet. Det er imidlertid et Spørgsmaal, som de ansvarlige nautiske Kredse er ved at tage Stilling til.

b) En væsentlig, yderligere Grund til, at alle hidtidige Forslag til en indgaaende Behandling af Stabilitetsspørgsmaal i Driften ikke har ført til noget Resultat, turde ligge i visse Uklarheder i Stabilitetsbegreberne, som siden den første Opstilling af den grundlæggende Teori af Bouger, som ogsaa indførte Begrebet „Metacentrum“, er blevet en Slags Specialvidenskab.

Forudsætningen for en Behandling af Stabilitetsspørgsmaalet i Driften paa en saadan Maade, at den kan føre til Resultater, bliver derfor bl. a., at Stabilitetsbegrebet maa indskrænkes til det for en Nautiker ubetinget nødvendige. Derfor vil det være rigtigt at gøre Stillingsændringerne for Deplacementstyngdepunktet B og Vægttyngdepunktet G lægges til Grund for Beskrivelsen af alle Stabilitetseksempler ved smaa saavel som ved større Krængninger. Størrelsen af Begyndelsesstabiliteten GM er derved en meget nyttig Regnestørrelse, som giver Oplysning om Skibets Evne til at rette sig op ved mindre Krængningsvinkler og om dets Rulningsegenskaber — ligeledes ved ikke alt for store Krængningsvinkler og ved et tilstrækkelig stort GM. Den mest anskuelige Maade at fremstille Skibets Evne til at rette sig op ved større Krængninger er de saakaldte Stabilitetsarme for den statiske Stabilitet, som er Afstanden fra Vægttyngdepunktet vinkelret paa Opdriftens Kraftretning.

Det er nødvendigt at klarlægge dette Spørgsmaal, hvis en fornyet Drøftelse af de Hjælpemidler, som kan medgives Skibsføreren til Fastsættelse og Bedømmelse af Stabiliteten, skal føre til praktiske Resultater, da alle hidtidige Forsøg herpaa er løbet ud i Sandet.

#### IV. Fremgangsmaader til Bestemmelse og Bedømmelse af Stabiliteten for Skibe i Drift.

Til Bestemmelsen af Værdien af GM for de forskellige i Driften forekommende Lastetilstande for et Skib er der principielt følgende Muligheder:

1. Momentberegning.
2. Krægningsforsøg.
3. Rulningsforsøg.
4. Drejningsforsøg.

Ved disse fire Fremgangsmaader kan man finde GM. De har alle deres Tilhængere, og Opfattelsen af, hvilken der er den bedste, kan selv Skibsingeniører ikke blive enige om.

Ad. 1. Som Hovedfordele ved Momentberegning kan anføres:

- a) Muligheden af bestandig at kunne overvaage Stabiliteten baade under Lastringen og paa Rejsen.
- b) Beregningernes Overskuelighed, der let tillader at bedømme, hvilke Vægtgrupper der virker gunstigt eller ugunstigt paa Stabiliteten.
- c) Muligheden at bestemme Stabilitetsforandringerne paa Forhaend.

Som Mangler ved Momentberegningen kan derimod nævnes:

- a) Det er nødvendigt at skønne Tyngdepunktet for de enkelte Vægte og undertiden ogsaa Vægtene selv i Stedet for at have nøjagtigt maalte Værdier til Raadighed.
- b) Faren for Regnefejl.
- c) Beregningerne tager betydelig Tid.

Ad. 2. Som Fordele ved Krægningsforsøg kan anføres:

- a) Man faar den virkelige Stabilitet i Øjeblikket for Forsøget.
- b) Det er hurtigt at udføre og udregne.

Som Mangler kan anføres:

- a) Det er nødvendigt at vise stor Omhu ved Maalingerne.
- b) Der er ingen Mulighed for paa Forhaend at bestemme Stabilitetstilstanden eller Ændringen i den.
- c) Forsøget kan bringe Forstyrrelser i Skibets Drift.

Ad. 3. Rulningsforsøg har følgende Fordele:

- a) Der er det bedste Middel til Opøvelsen af Stabilitetsfølelsen.
- b) Det er, særlig paa mindre Skibe, forholdsvis let at udføre ved at lade Folk løbe fra den ene Side til den anden eller ved at lade kappe en Byrde og tager kun lidt Tid.
- c) Da Tiden indgaar i 2. Potens i Formlen, medens GM kun indgaar i 1. Potens, stiger Perioden stær-

kere ved smaa Værdier af GM, og man opdager lettere smaa Forringelser af GM-Værdier i det farlige Stabilitetsomraade.

Der kan anføres følgende Mangler ved Rulningsforsøget:

- a) Det er vanskeligt at udføre med store Skibe.
- b) Der er Fare for en falsk Bedømmelse af Stabiliteten, selv om man ogsaa tager Rulningsperioden i Søgang med i Betragtningerne, hvilket kun kan ske ved stor Omhu ved Udvalget af de observerede Perioder.
- c) Det er nødvendigt at kende Skibets Inertimoment eller Inertiradius.

Ad. 4. Som Hovedfordel ved Drejningsforsøget kan nævnes, at det er let at gennemføre og kun fordrer, at Roret lægges en Gang i Borde.

Denne Fordel er dog ledsaget af forskellige Ulemper:

- a) Der fordres til Manøvren den nødvendige Plads.
- b) Rormomentet forandres med Skibets Fart, Dybgangen og Skibets Trim.
- c) Indflydelsen af Vind og Søgang.
- d) Man faar først Stabilitetens Størrelse paa et Tidspunkt, hvor det som Regel ikke er muligt at foretage Ændringer i Lasteforholdene.

Ser man bort fra Drejningsforsøget til Bestemmelsen af GM og kun betragter de for de tre andre Metoder anførte Synspunkter, saa er det paafaldende, at de hver for sig har bestemte Fordele, scm ingen af de to andre har, og at ingen af dem alene opfylder de Krav, man maa stille til Kendskabet til Stabiliteten.

#### V. Tilsynsloven og Stabiliteten.

Lov om Tilsyn med Skibe med de dertil sluttende Bekendtgørelser indeholder de Regler, som skal følges,

for at et Skib skal kunne faa Lov til at sejle. Der findes Forskrifter for næsten alt vedrørende Skibes Bygning og Udstyr, men det eneste, der staar om Stabiliteten er følgende:

„Stabilitetsundersøgelse.

Naar et Passagerskib er færdigbygget, skal det underkastes en Krængningsprøve til Bestemmelse af dets Stabilitet. Det samme gælder for ombyggede Passagerskibe og Passagerskibe, der indkøbes fra Udlandet.

Skibets Fører skal forsynes med de til Skibets sikre Drift nødvendige Oplysninger vedrørende Stabilitetsforholdene.“

Denne Bestemmelse er i Overensstemmelse med den internationale Konvention vedrørende Sikkerheden til Søs. Paa de Kongresser, der er afholdt til Drøftelse af disse Spørgsmaal, har der været udtalt, at Ansvar for Skibets Stabilitet ligger hos Skibsføreren.

Fribordsreglerne sikrer, at Stabiliteten har en passende Udstrækning, men om Begyndelsesstabilitetens Størrelse, den anden Faktor, der har Betydning for Skibets Sikkerhed, findes der ingen Regler. Der findes meget detaillerede Regler for Skibets vandtætte Inddeling for at sikre den langskibs Stabilitet, men samtidig synes man at glemme, at Vandets Indstrømning muligvis kan medføre en saa ringe Stabilitet, at Skibet staar i Fare for at kænre.

Vanskeligheden ved Lovgivning om Stabiliteten ligger i, at der ikke findes noget sikkert Kriterium for, hvor meget Stabilitet man mindst maa have, og desuden det vanskelige for ikke at sige umulige i at kontrollere Opfyldelsen af de stillede Regler, som vilde medføre, at Skibet skulde kontrolleres under hele Rejsen. Ansvar for maa derfor lægges paa Kaptajnen, som dog maa forsynes med de nødvendige Hjælpe midler. Længere kan man ikke komme for Tiden.

## STAALTOVET

### Lidt Historie

Kunsten at fremstille Traade af Metal har været kendt allerede i Oldtiden. Af tyndt hamrede Guldblade klippedes Guldraade til Broderier og til fyrstelige Klæder, og af Stænger af Jern og Bronze blev der smedet Naale og Traade.

Ved Udgravning i Pompeji har man fundet et Stykke af et Broncetov, 10 mm tykt og med Traade af 0,9 mm Tykkelse.

Traadtrækning har derimod næppe været kendt før i Middelalderen. Den første skriftlige Beretning, som haves herom, er skrevet af en Munk, *Theophilus*, som levede ved Aar 1100 i et Kloster i Westfalen. Han giver en udførlig Beskrivelse af Trækkejernet, d. v. s. den gennemhullede Jernplade, hvorigenennem Jerntraadene skulde trækkes for at blive tyndere.

Fra de følgende Aarhundreder haves adskillige Beretninger om Traadtrækkerier. Bl. a. véd man, at der allerede i Aaret 1270 fandtes 8 Traadtrækkerier i Paris.

De fremstillede Jerntraade har dog næppe været

anvendt til Tove, man har i hvert Fald ingen Underretninger derom; men i det 16. Aarhundrede har man i den spanske Flaade undertiden anvendt Tove af Bronze. Ved en i 1912 foretaget Dykkerundersøgelse af et i 1588 strandet Skib, som tilhørte den store Armada, fandtes et saadant Tov.

Tove af Staaltraad brugtes i 1821 til en Hængebro i Genève, og i 1834 gjorde man (under Ledelse af Oberbergrat *Albert*) Forsøg med Hejsetove af Staal ved Gruber i Harzen.

I 1838 opfandt R. S. *Newall* i Dundee en Maskine til Slaaning af Staaltove (tidligere blev de fremstillet for Haanden paa lange Reberbaner), og i 1854 fik *James Horsfall* i Birmingham Patent paa en særlig Varrbehandling af Staaltraaden, hvorved det blev muligt at fremstille stærkere og bedre Staaltove.

Ved disse Forbedringer var Grunden lagt for en stigende Anvendelse af Staaltove, og efterhaanden fortrængte Staaltovene de tidligere anvendte Hampetove paa flere og flere Omraader. Staaltove bruges nu i stor Udstrækning, bl. a. til Kraner, Elevatorer, Skibes Rigning, Hængebroer og Tovbaner.

# Forøget Anvendelse af elektrisk Svejsning og den deraf følgende Indflydelse paa Værftets Indretning

Bygningen af Skibe paa Transportbaand forudsætter en udstrakt Anvendelse af elektrisk Svejsning. I udenlandske Fagtidsskrifter er der blevet offentliggjort Artikler herom, som maa have stor Interesse, da det maa forudses, at Svejsning bliver eneraadende i Skibsbygningen efter Krigen. Illustrationerne stammer fra den amerikanske Værftsindustri.

Indførelsen af elektrisk Svejsning har for Værfterne, der hidtil i overvejende Grad har beskæftiget

ogsaa af hver Svejsers Ydelse. Desuden maa der skaffes særlige Værktøjer eller Skabeloner, som kan lette Tildannelsen og Bearbejdningen af de ensartede Stykker, der forekommer, naar Skibe bygges i Serie.

Fig. 1 viser Skibsbygningshallen paa et middelstort Værft i U.S.A., indrettet til Bygning af nittede Skibe. Den rummer alle de Maskiner og Værktøjer, som vi kender fra alle andre Værfter paa Jorden, saasom Glødeovn, Spanteplan, Tilpasningsplaner, Lokkemaskiner og Sakse, Presser og Høvle. Fig. 2

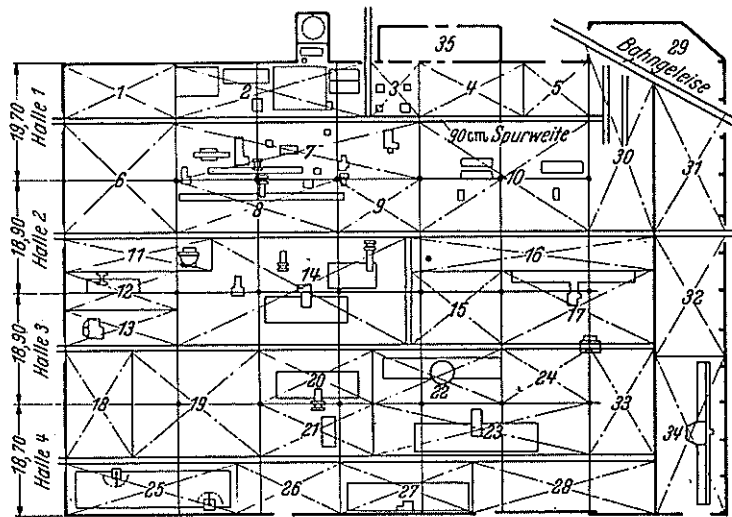


Fig. 1. Skibsbygningsshal paa et Værft i U.S.A., indrettet til Bygning af nittede Skibe.

- |                               |                           |                         |
|-------------------------------|---------------------------|-------------------------|
| 1. Værktøjslager.             | 12. Dobbel-Plade-Stanser. | 25. Boremaskiner.       |
| 2. Spanteovn og Spanteplan.   | 13. Pladesaks.            | 26. Materialer.         |
| 3. Smedie.                    | 14. Lokkemaskiner.        | 27. Kanthøvl.           |
| 4. Pladeværksted.             | 15. Magasin.              | 28. Svejspladser.       |
| 5. Værksted for varme Plader. | 16. Pladeværksted.        | 29. Lager.              |
| 6. Staal-Lager.               | 17. Yogglemaskine.        | 30. Nitteplads.         |
| 7. Skibsbygningsmaskiner.     | 18. Skærebrænder.         | 31. Rensning og Maling. |
| 8. Stansemaskine.             | 19. Tilretningsplan.      | 32. Montage.            |
| 9. Pladeværksted.             | 20. Stanse til Plader.    | 33. Boremaskine.        |
| 10. Nittemaskine.             | 21. Bøjepresse.           | 34. Nittemaskine.       |
| 11. Vinkelsaks.               | 22. Pladesaks.            | 35. Kontor.             |
|                               | 23. 600-ts Presse.        |                         |
|                               | 24. Forsænkemaskine.      |                         |

sig med Bygning af nittede Skibe, medført visse Vanskeligheder med Hensyn til Værkstedorganisationen. I Skibsbygningsværkstederne, hvor hidtil Plader og Vinkler er blevet klippet, yogglet og flanget, lokket og forsænket, og hvis Indretning og Udstyr var svarende hertil, maa Omstillingen til elektrisk Svejsning forudsætte en gennemgribende Omplacering af Maskinerne og desuden en betydelig Forøgelse af Tilpasnings- og Montageplaner. Navnlig det sidstnævnte Punkt maa man vise en særlig Opmærksomhed. En fuldstændig Udnyttelse af den elektriske Svejsnings driftsmæssige Fordele maa medføre, at store Styk-

Skibe, der svejses elektrisk. Her er knapt ca. 35 pCt. af Værkstedetsarbejdet forberedende Arbejder, medens mere end 66 pCt. er Sammenbygning og Svejsning saavel som Fremstilling af større Stykker.

Foruden Organiseringen af Svejsningen gaar Bestræbelserne paa Værfterne i U.S.A. ud paa at gøre Svejsemetoderne mere fuldkomne. Ligesom andre Steder finder Svejsautomater Anvendelse i stor Udstrækning, hvilket gør Kvaliteten af Arbejdet uafhængig af Arbejderens Haandelag og samtidig forøger Arbejdshastigheden betydeligt. Der skal ogsaa være udformet Arbejdsmetoder, hvorved Svejsning af svære

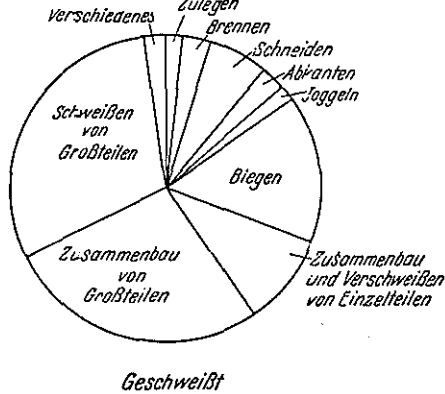
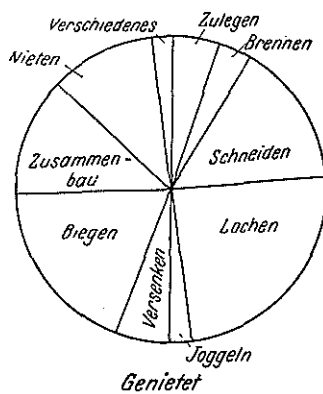
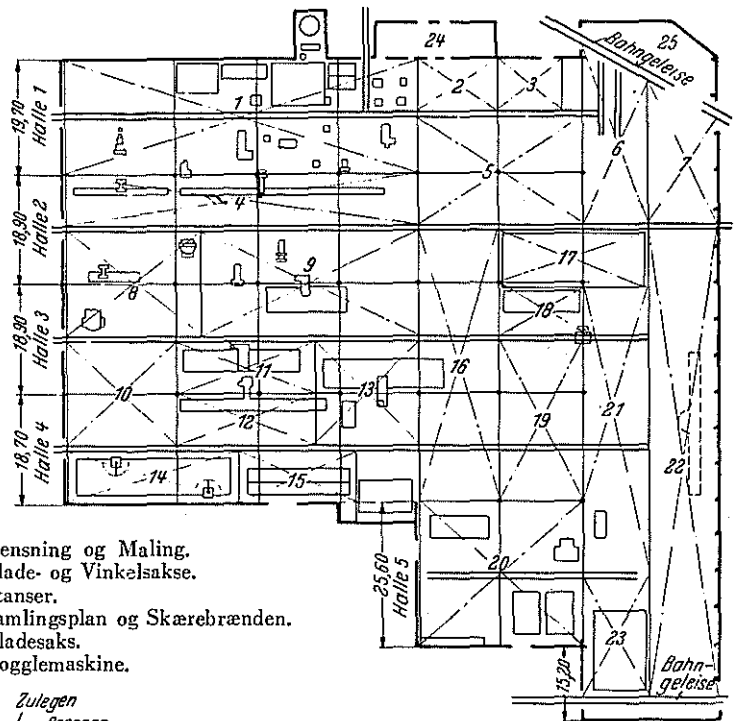
Plader (25—30 mm) skal være mulig med en eller i det højeste to Arbejdsprocesser, Svejsninger, der nu kræver 10—20 Svejselarver.

Haand i Haand med Forbedring af Svejsmetoderne er Bearbejdning ved Hjælp af Skærebrænder ogsaa blevet yderligere forbedret, saa den nu mere og mere erstatter Saks og Høvlemaskine.

Paa dette Omraade er der ogsaa konstrueret Automater, der muliggør store Arbejdshastigheder og meget nøjagtigt Arbejde.

Fig. 2. Den samme Skibsbygningshal efter Forandringen til Bygning af svejste Skibe.

- |                                  |                                   |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Værktøjslager, Ovn og Smedie. | 7. Rensning og Maling.            |
| 2. Form-Svejsning.               | 8. Plade- og Vinkelsakse.         |
| 3. Nitteplads.                   | 9. Stanser.                       |
| 4. Stansemaskiner.               | 10. Samlingsplan og Skærebrænder. |
| 5. Form-Svejsning.               | 11. Pladesaks.                    |
| 6. Pladeværksted og Nitning.     | 12. Yoglemaskine.                 |



- |  |
|--|
| 13. 600-ts Presse.   |
| 14. Boremaskiner.  |
| 15. Kanthøvl.  |
| 16. Samling og Svejsning.                                      |
| 17. Montage-Retteplan.   |
| 18. Punktsvejsmaskine.   |
| 19. Svejsplads.  |
| 20. Drejeligt Svejsbord, Hæftning og Svejsning af mindre Dele. |
| 21. Hæftning og Svejsning af store Skibsdele.                  |
| 22. Færdiggørelse af de største Skibsdele.                     |
| 23. Retteplan for Svejsninger.                                 |
| 24. Kontor.  |
| 25. Lager og Forsendelse.                                      |

Fig. 3. Forholdet mellem de forskellige Arbejder ved nittede og svejste Skibe.

## Staaltove

### Materiale. Fremstilling. Anvendelse

Med ovenstaaende Titel har Randers Rebslaeri udgivet en lille Bog paa 67 Sider, skrevet af Professor, Civilingeniør A. R. Holm.

Efter en historisk Indledning, som vi gengiver paa Side 32, gennemgaar Professoren de enkelte Led i Fremstillingen af Staaltove lige fra Fremstillingen af Staalet til Tovet er spledset færdigt og sidder paa den Plads, hvortil det er købt. Traadens Kvalitet og Styrke gennemgaas, ligesom Galvaniseringen og dens

Betydning. Skal man bruge tynde eller tykke Traade og hvilken Slaaning? Spledsning, Bulldogklemmer og Faststøbning faar man ogsaa Besked om, og til Slut om Undersøgelse for Kassation.

Man følger kort sagt i Bogen Staaltovet fra Smeltdiglen til Brokkassen og faar paa Vejen mange gode Raad og Oplysninger, som kan være til Nytte for enhver, der har Brug for Staaltove.

Bogen, som udsendes til Firmaets Kunder, bør have sin Plads i Haandbiblioteket.

*Husk at forny Deres Abonnement*

**EINAR SCHMITH**

BEFRAGTNING & KLARERING

AMALIEGADE 13 - KØBENHAVN - TLF. PALÆ 8316

**D/s DRACO**

Korresponderende Reder:

**R. Fischer-Nielsen**

Amaliegade 35 B

Telf. Palæ 5906

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.

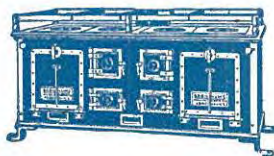
Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys-Komfurer*  
i alle Størrelser

Forlang Katalog  
Telefon Central 1630



## HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords  
Faæes i alle Verdenshavne

Grundlagt  
1899

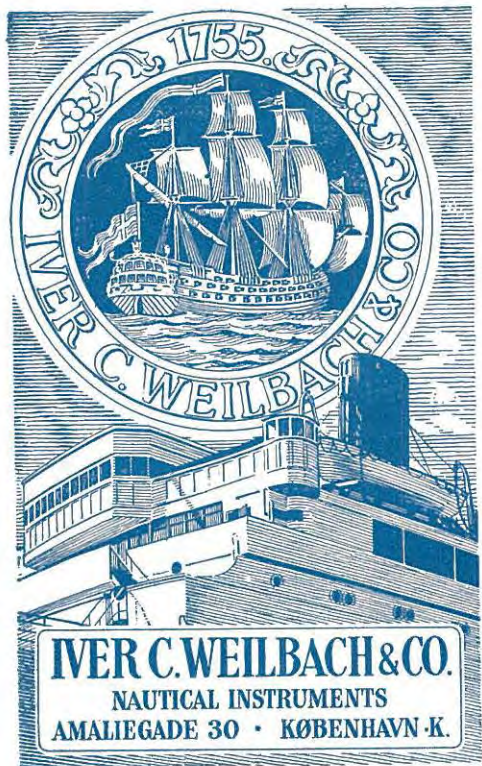
**INTERNATIONAL  
FARVEFABRIK**  
(Holzapfel) A/S  
Øresundsvej 141  
København S.  
Telefon Centr. 5601  
og Amager 1483  
Telegr.-Adr.: „Holzancia“



## Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svensen & Christensen

KØBENHAVN K. :: FREDERIKSGADE 1  
TELEFONER: C. 2537 - 2538



**IVER C. WEILBACH & CO.**  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN-K.

## C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledninger)  
Telegram-Adresse: HANSEN

\*

Korresponderende Reder for:  
Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



**DANSK GÆR-CENTRAL**

1444

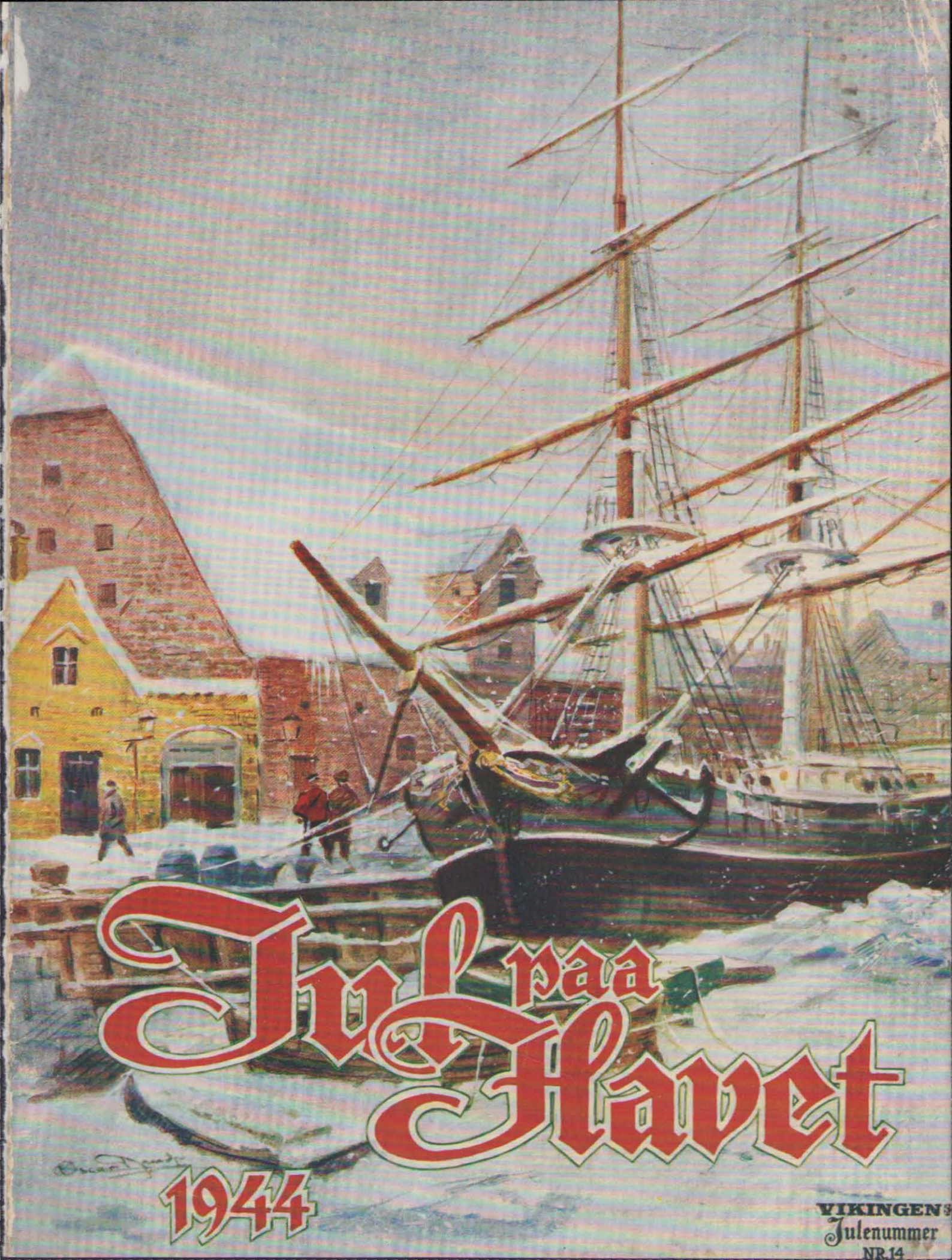
TORREN 38

# REJS MED DFDS



1428





# Jul paa Havet

1944

VIKINGEN'S  
Julenummer  
NR. 14

## FARVEILLUSTRATIONER

Omslag: Akvarel af Oscar Knudsen.

Titelblad: Mod Havn. Maleri af S. Kielland Brandt. Digt af Gustav Kragh.

„Gertrud Rask“ i Midnatssol. Maleri af Emanuel A. Petersen.

Aftenstemning ved Langelinie. Maleri af Benjamin Olsen.

Motorskibet „Stockholm“. Maleri af V. Qvistorff.

Barkskibet „Adolph Harboe“ i den engelske Kanal. Maleri af H. Schøsler Pedersen.

Der males udenbords. Efter sort Fotografi.

Fiskerne stævner ud fra Frederikshavn. Maleri af Fr. Landt.

En Skibsdrengs Sorger. Tegning af Simon.

Frit Farvand. Maleri af S. Kielland Brandt.

„Ved Kharons Baad“. Maleri af Frants Schwartz. Vignettegning af Ernst Køhler.

Digt af Gustav Kragh.

M/s „Husvik“ passerer en Dampet. Maleri af V. Qvistorff.



Oscar Knudsen

# VIKINGEN'S JULENUMMER 1944



Maleri af S. Kielland Brandt.

## MOD HAVN

»Med rebet Sejl den lille Skude,  
tæt under Ø,  
kækt trodser Braad og Storm derude  
i oprørt Sø.

Og Skuden DANMARK Kursen holder  
med Savn og Slid,  
som Verdenskampens Uvejr volder  
i Hadets Tid.

Men efter Stormen den vel kommer  
i sikker Havn!

Da efter Vinter følger Sommer  
om DANMARKS Navn!«

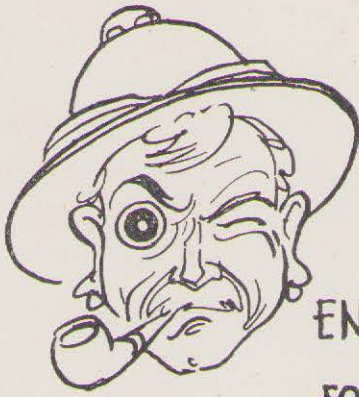
GUSTAV KRAGH



Maleri af Emanuel A. Petersen.

„Gertrud Rask“ i Midnatssol.

Udlaant af Kunsthandler Axel Br



# HVID MAGI

EN JULEHISTORIE FRA FIJI-ØERNE

FORTALT OG ILLUSTRERET AF

*Hakon Mielche*

JEG ser ham saa tydeligt for mig, som var det i Gaar. Han kom ind paa »Pier Hotel« og satte to Fingre til den flossede Hatteskygge som en Slags fortrolig Hilsen til de to travle og familiære Bartendere, inden han forsigtigt satte sin falmede Paraply fra sig i et Hjørne af Saloonen og stillede sig ved min Side med et lille, paa en Gang træt og tilfreds Suk, som en Mand, der har gennemgaaet et langt og indviklet Livs Trængsler og nu endelig staar ved Himmels Port og beder Sankt Peder om det store, perlende og vaarfriske Krus Øl, han har længtes saa inderligt efter paa hele den tornefyldte Vej. Rundt om den halvmaaneformede Bardisk kom andre Fingre til andre flossede Hatteskygger, et Par Plantere fra Nordøen standsede midt i et Slag Poker-Terning, nikkede opmuntrende til den trætte Vandrør og dirigerede med en rutineret Bevægelse af Tommelfingeren en Pot Øl over i hans Retning.

Den nyankomne nikkede blidt igen, tørrede lidt Sjatter af det brune Linoleum med sit Trøjeærme, pustede Skummet væk fra Øllet med en Lyd som en veltilfreds Søløve og hengav sig til Nydelsen af den kølige Vædske med alle Tegn paa Tilfredshed med Verden, med de i Bar'en tilstedeværende og med sig selv.

Han saa ud til at være oppe i halvfjerdserne, hans Skæg var hvidt, og hans Hænder rystede en lille Smule.

Da han saa opmuntrende paa mig, den fremmede, lagde jeg Mærke til, at kun hans ene Øje bevægede sig. Han havde Glasøje.

I Suva er det ikke hver Dag, et fremmed Ansigt dukker op. Det trænger til en Forklaring, og det bedste er, hvis man kan faa den fremmede til selv at komme med denne For-

klaring, for second-hand Informationer kan ofte være ret upaalidelige.

»Mit Navn er Jones,« sagde han med Glasøjet og strakte sin Haand frem. Den var gammel og rynket, den rystede en Smule, men det var en Næve, jeg ikke i mange Aar havde set Mage til. En Bjørnelab, én, der for blot ti Aar siden ikke vilde have ladet sig standse af nogen Hindring. I Troperne kommer Alderdommen som et Lyn, paa faa Aar slaar den sit Offer i Jorden, og derfor virker den ligesom mere ubarmhertig, fordi Legemet ikke faar Tid til at indrette sig efter de ændrede Forhold. Man ser stadig alt for tydelige Spor af Manddommens Styrke bag Alderdommens Svaghed, og det foraarsager, at den for tidligt gamle bliver irritabel og uhyre saarbar, medens den unge overfor ham bliver alt for hensynsfuld, alt for genert — og saaledes skabes der en dyb Kløft mellem de to Lejre, en Kløft, som man fra begge Sider søger at dække til med forcerede Talemaader og alt for megen Venlighed.

Jones og jeg fik et Par Glas sammen. Han drak som en tørstig Hund, og han sagde ikke



meget, stod bare og faldt hen i Gammelmandstanker.

Af og til fik jeg et vurderende Blik fra det ene bevægelige Øje.

»Skaal!« sagde han saa pludselig.

»Skaal!« svarede jeg automatisk igen og ventede paa at høre Fortsættelsen: »Min Skaal, din Skaal, alle vackre flickors Skaal!«

Det er den Papegøjeremse, man faar stukket ud overalt i Verden, naar man fortæller, at man er Dansker. Der er ikke andet at gøre end at smile sygt og forsikre, at det er fortræffeligt Dansk. Jeg har et Par Gange i min pureste Ungdom forsøgt at fortælle Udlændinge, at det er et svensk Udtryk, men er altid blevet lidt til Grin, blevet betragtet som lidt til en Side, hvis man da ikke ligefrem er blevet fornærmet og er gaaet sin Vej midt i et godt Selskab.

Skandinaviens Lande er eet, saasnt man er kommet sønden for Hamborg og vest for Oxford og Cambridge.

Men Jones sagde ikke Fortsættelsen. Han sagde »Skaal!« en Gang til, drak ud, og saa gik han. Hankede op i den grønne Paraply, nikkede rundt i Kredsen og gled som en lille, graa Skygge ud af Halvdørene til Victoria Parade.

Nu er der faa Ting, der kan irritere mig saa meget som en halvt udtalt Sætning.

Og man *kan* simpelthen ikke sige »Skaal!« paa en Bar i Suva uden at komme med Resten af Remsen, saaledes at man brænder inde med baade det syge Smil og den vanemæssigé Kompliment.

Jeg trak den tyske Bartender i Ærmet og spurgte ham, hvem Jones var.

»En Dansker eller saadan noget,« sagde Max og sendte to tomme Glas paa Rutsjetur langs hele Bar'ens Længde. »Han havde været her i fyrretyve Aar — min Far og han var Venner og Naboer i den store Tid, da der var alle de Penge, man kunde faa Tid til at øse op ude paa Sukkerplantagerne ved Rewas øvre Løb.

Jeg troede, De selv havde fundet ud af det — I Danskere plejer jo at stikke sammen som Ærtepuré og Eisbein, naar I da ikke er ved at rive Øjnene ud paa hinanden af bare Misundelse.

For Resten tror jeg ikke, han taler Dansk mere. Han havde en Gang en engelsk Kone, men hun stak af fra ham, da Stormfloden kom og tog hans Plantager og hans Penge paa

samme Tid. Nu kommer han her en Gang om Ugen, samme Dag og samme Tid.

Han faar det samme Antal Glas og gaar paa samme Klokkeslet hver Gang. Det er hans eneste Fornøjelse. Han bor fem Miles udenfor Byen, det er en lang Vej for en Mand i hans Alder, og han gaar hele Turen paa sine Ben.

Kik indenfor om en Uge, saa har De ham igen. Det kunde da være, at De kunde faa ham til at fortælle Dem et og andet om gamle Dage.«

I den Uge, der kom, var jeg paa Bar'en hver eneste Eftermiddag med Billy Hay og Charlie Huon. Jeg pumpede dem for hvad de vidste om gamle Jones, men det var ikke meget.

Billy og Charlie var unge, og for dem stod Jones kun som et Symbol paa Fortiden, den store, eventyrlige Tid, da unge Mennesker kunde tjene en Formue og sætte den til igen mellem Frokost og Middag, da man levede i evig Kamp med de indfødte Kannibalstammer og Feber, da Livet kørte paa højeste Gear, indtil Mekanismen en Dag blev slidt op og revnede med et øredøvende Knald.

Charlie og Billy var Lagerforvaltere hos Burns Philips store South-sea Company, og Romantikken i deres Liv indskrænkede sig til Fantasier over Pier-Hotellets Ølkruis i de faa Eftermiddagstimer, der var dem beskaaret.

De Formuer, der findes paa Fijøerne, ligger paa bestemte Hænder, og de skifter aldrig Ejermænd. Kannibalerne er holdt op med at føre blodige Krige, de gaar med Slips og er gode Kunder hos Burns Philips og Brown and Joske.

Nej, Jones var en Slags Mindesmærke fra Fortiden, en Mand, hvorm der havde spundet sig Myter, men ikke en af dem, Ungdommen regnede med som Skabninger af Kød og Blod.

Det gik, som Max havde sagt. Ugen efter, paa samme Sekund som før, gik Halvdørene til Side, og en lille, træt Mand skyggede for Solen, inden han kom helt ind i Saloonen. Denne Gang gik han direkte hen til min Plads og sagde »God Dag« paa Dansk.

Han havde siddet derhjemme og taget en stor Beslutning i Ugens Løb.

Han havde ikke set en Landsmand i Gud ved hvor mange Aar, havde næsten glemt sin Nationalitet og sit Sprog, og han havde faaet denne Skyhed for alt, hvad der tilhører Mo-

derlandet, som saa mange andre gamle Pionerer faar det derude.

Han skammede sig over, at han havde glemte Gloser, som var ham kære, da han var Barn, og han var ked af at vise, at han fuldstændig var kommet ud af Kontakt med hvad der skete derhjemme.

Men nu havde han altsaa tilsyneladende besluttet at springe over Gærdet for en kort Tid. Hans Dansk var vaklende, engelske Ord blandede sig ind mellem hans jyske Udtale, og naar han blev ivrig, slog han altid over i rent Engelsk.

Da der først var gaaet Hul paa hans Genrthed, spurgte han i eet Væk om, hvad der skete derhjemme, hvordan København saa ud, hvad Politik vi førte.

Han vidste ikke, hvem der var Konge i Danmark, og han anede intet om Tiden under og efter den første Verdenskrig. Det sidste Brev fra Danmark havde han faaet i 1911, og Aviser var han holdt op med at interessere sig for.

Troperne havde mærket ham, Energien var langsomt sivet ud af hans Aarer, og han befaandt sig i det Nirvana, der er Tropernes store Tiltrækning og største Fare for hvide Mænd. Men nu fossede Videbegærligheden og Hjemlængslen fra de mange, lange Aar over alle Bredder, og det blev senere end sædvanlig, før han brød op og begav sig paa sin ensomme Vandring mod Hjemmet. Solen var ved at gaa ned, i Løbet af en halv Time vilde det være bælgmørkt, men den gamle vilde ikke tillade, at jeg fulgte ham hjem.

I Samtalens Løb var der aabnet for en Ventil et eller andet Sted i hans gamle Sind, og han ønskede at være alene, indtil han igen fik Hold paa sine Tanker og Bugt med den pludselige Bevægelse, der var gaaet som en hed Bølge over ham og et Øjeblik havde revet ham ud af Nirvana og den vanemæssige Tilfredshed med Forholdene. Oppe fra Reva kendte han disse pludselige Oversvømmelsers ødelæggende Magt, og han vidste, at der maatte dæmmes op for dem i Tide, inden de blev saa overmægtige, at de rev alt med sig paa Vejen.

Næste Uge kom Jones en halv Time for tidligt. Bartenderen og de andre Gæster i Bar'en saa forbavsede paa hinanden, som om der var sket en uberegnelig Katastrophe, men Jones lod som ingen Ting, gik lige hen til mig og bad mig følge med.

Udenfor Bar'en holdt en Vogn. Jones havde ekstravageret med sine smaa Midler, han ønskede endnu en Gang at optræde som Grandseigneur, og for ham betød Vognen og de fem Miles en Sum, der svarede til en Uges Forbrug i Husholdningen.

Vi kørte gennem susende Sukkermarker, under viftende Kokospalmer, langs Stranden, og drejede til højre op ad en Vej, der blev daarligere og daarligere, indtil den endte blindt ved Enden af en stejl Bakke.



Oppe paa Toppen laa et faldefærdigt Træhus — Jones' Bungalow.

En Hund gøede med Glæde i Bjæffet, og nogle halvville Faar fo'r forvirrede til alle Sider, da vi gik op ad Bakken.

Jones havde ikke sagt et Ord paa hele Vejen, men der var et tilfreds og lykkeligt Smil paa hans Ansigt.

Hans Hjemlængsel, de pludseligt fremvældende utilfredse og vaklende Følelser, var under Kontrol, nu turde han godt invitere Landsmanden hjem til en Sludder.

Hans gamle fandenivoldske Jeg havde rejst sig og protesteret, og jeg saa tydeligt, at der var sket noget hos ham, noget der gjorde ham mere sikker, rankede hans Ryg og fik Selvtilliden til at vende tilbage.

Jones havde fundet sin Fortid, den satte han op til et Braavallaslag mod den blege Nutid, og Minderne havde sejret.

Han havde sikkert læst Medynken i mine Øjne derinde paa Bar'en, og han var klar over, at derinde, hvor hvert Menneske tilkastede ham de samme Blikke og bød ham paa Øl i en beskyttende Tone, var Overmagten for

stor til, at han kunde rehabilitere sig i Landsmandens Øjne.

Han maatte have den moralske Støtte i Ryggen, som eget Hjem giver, hvor fattigt det end er, og derfor kom Vognen ind i Historien som en passende Indledning til mit Besøg i hans Hule.

Den Eftermiddag fortalte Jones mig sin Historie. Solen gik ned, og det blev Aften.

Moskitoerne summede om mine Ankler, men jeg mærkede ikke deres Stik.

Stjernerne tændtes udenfor paa Nattehimmelen, og Maanen steg op bag ved de spinkle Palmestammer. Det indkommende Tidevand brusede ganske dæmpet langt borte, ude ved Bugten, og Ildfluerne tændte Illuminationen i Havens Hibiscusbuske.

Af og til gled en brun Inderdreng lydløst ind i Stuen og skiftede Ølglas paa det vakleborne Bord, men ogsaa han var kun et intetsigende Sætstykke paa Skuepladsen.

Cigaretrøgen bølgede om Jones' gamle Hovede, og paa langsomt, ubehjælpsomt Dansk byggede han sin Fortids stolte Slot op paany, og med det rejste Fijøernes og Suvas bevægede Historie sig for mine Øjne i al sin barbariske Vildskab og Storladenhed.

Den lille, beskedne Mand fra Pier Hotellets Bar groede langsomt ud af alt det graa — indtil han fyldte hele Stuen med sin Personlighed.

Her tog han Revanche for de sidste ti Aars tilbagetrukket Liv, barokke og gribende Beretninger strømede over hans Læber, Beretninger, som de unge Fløse inde paa Bar'en vilde have maabet over, men som han i sin legemlige Afmagt ikke vovede at fortælle dem, netop af Angst for den lidt overlegne Medynk, som de samme Fortællinger vilde have faaet til at forsvinde som Dug for Solen.

Jeg saa Rewa for mig, gul og doven i Sommerørken, svulmende og grebet af Vildskab i Regntiden og en Gang imellem sindssyg og altødelæggende, naar Uvejret drog over Viti Levu og druknede Øen i Skybrud.

Jeg saa Jones og hans Naboer flygte op paa Højderne i den stride Regn, medens Rewa aad deres Plantager, deres Høst og deres sammensparede Kapital i et vanvittigt Kaos af Strømhvirvler, hvor Ligene af indfødte og opsvulmede Heste dansede med i groteske Spring.

Tre Gange kom Floden, tre Gange blev Jones ruineret, og tre Gange byggede han en

ny Formue op paa Ruinerne af den gamle.

— Da den fjerde Syndflod kom, gav Jones op.

Han var en halvgammel Mand den Gang, og hans Mod var knækket.

Saa var det, at Konen forlod ham og tog Børnene med sig to Dage før Juleaften.

De drog til Suva, blev der Julen over og tog en Damper til Australien.

Jones hørte aldrig fra dem senere. Han begyndte at gaa i Hundene.

Hans Modstandskraft var brudt, og saa har Whiskyen let Spil.

Jones gik paa Omgang hos gamle Venner, han drev om fra Plantage til Plantage som et havareret Skib, for Pionerer dropper ikke en gammel Nabo og Kammerat.

Saadan gik der et Par Aar, og Jones gled længere og længere ned ad Skraaningen, som en Dag ender i en indfødt Landsby med en sløvet hvid Mand, der holder til med Kanakkerne og glemmer den hvide Mands største Bud, Forpligtelsen til at holde sig hvid, selv om Forholdene er fortvivlede og tilsyneladende haabløse.

De Indfødte lugter snart Luntten, og det varede ikke længe, før de ikke bøjede sig saa dybt for Jones, som de havde gjort i gamle Dage, men Jones syntes ikke at lægge Mærke til det. Han følte sig tilovers og var ved at opgive Kampen.

Saa blev det Jul igen.

Jones sad hos en tysk Planter og drak tæt, som han plejede.

Tyskeren havde faaet et Par Kasser Whisky hjem til Helligdagene, han havde inviteret Jones og sin nærmeste Nabo, en Svensker.

De sang »Glade Jul« paa tre forskellige Sprog, endnu inden de første Flasker var tømte, og Tyskeren sank hen i Weltschmerz og Hjemve, medens Svenskeren slog Takt til Hymnen med et Træben, han havde erhvervet sig ude paa Koralrevet, da en Kæmpemusling greb fat i han ene Ben og klemte til.

To Kanakker havde resolut grebet deres lange Knive og havde sat Benet af ved Knæet. Han havde nær forblødt paa Bunden af Kanoen, medens de to Indfødte roede af alle Kræfter ind til Suva, men Lægen paa Hospitalet var ædru og præsterede sit Livs Mesterstykke, saaledes at Svenskeren kunde humpe bort fra hans Varetægt med et upaaklageligt Træben af haardt, lokalt Jerntæ.

Paa det Tidspunkt, da de flyvende Hunde begyndte at svæve med tunge Vingelag over



Trætoppene, kom en forpustet Kanak løbende op mod Verandaen. Han trak Vejret besværligt og glemte at bøje sig for sin Herre, han var segnefærdig af Træthed efter et langt Løb i den hede Eftermiddagssol.

Tyskeren rejste sig med nogen Vanskelighed fra sin Liggestol og spurgte med grødet Stemme, hvad der var i Vejen.

Rystende af Angst forklarede Kanakken i sit pludrende Modersmaal, at Stammerne oppe i Bjergene endnu en Gang havde rejst sig mod de hvide, at deres gamle Høvding havde sendt Bud til andre Stammer paa Øen, og at Krigskanoer fra Levuka havde bragt Nabøens bedste Krigere over det smalle Sund.

Flere Gange tidligere havde Rewas Plantere haft Besværligheder med Nabostammerne, men ved fælles Optræden og under Anvendelse af moderne Skydevaaben mod de Indfødtes Spyd var det lykkedes at kvæle Opstanden.

Nu havde Sagerne taget en mere alvorlig Vending. De spredte Stammer havde set Nødvendigheden af at slutte sig sammen, og Opstanden var blevet forberedt i det skjulte, uden den sædvanlige murrende og fordægtige Utilfredshed, der plejede at varsle Uvejrets Komme.

De vilde Skarer var allerede paa Vej ned ad Bjergene, i tætte Formationer rykkede de ind i Rewadalen, man kunde allerede høre Tritonhornets hule Toner i det fjerne.

Svenskeren huggede Træbenet i Verandaens Bambusgulv med et Brag, og Jones stirrede ud i det blændende Solskin med sit raske Øje, hvor Spiritussens Taager kæmpede med de svindende Rester af oprindelig Raadsnarhed og gammel Energi.

Minna-Fuglene skræppede op ude i Haven som sædvanlig, men de formaede ikke at overdøve Lyden af Tritonens uhyggelige Lyd inde fra Urskoven.

»Hvor mange er de?« spurgte Tyskeren Kanakken, og hans Stemme brød ind i Stilheden, som om den kom fra en fjern Verden udenfor denne.

Kanakken bredte Armene ud mod Himlen, favnede hele Horisonten i een lang Bevægelse og rystede opgivende paa Hovedet, hans Maade til at beskrive en knusende Overmagt, der rendte alt over Ende.

»De er som Rewa, naar den dræber,« sagde han.

Tyskeren gjorde en Bevægelse, som vilde han tage Riflerne ned fra Væggen, men Jones og Svenskeren sendte ham et Blik, der mere end Ord fortalte ham om hans Daarskab. Tre Bøsser mod en Hær af opfanatiserede Kannibaler. Saa hellere vende dem mod sig selv, inden de kom.

Men der er Ting, som en Pioner aldrig kan gøre, selv om alle Sunde synes lukkede.

Og det værste er at vise Kanakken, at han er bange for ham.

I det Bud hænger alle Kolonieuropæres Liv og svæver over hele den Del af Verden, hvor de vilde Stammer endnu ikke er fuldstændig under Kontrol.



Kanakken gled stille bort i Retning af Suvavejen, og de tre hvide var ene paa Verandaen.

Jones satte sig ned og skænkede Omgangen rundt med en Haand, der ikke rystede meget mere, end den gjorde til daglig, naar et Par Flasker var blevet tømt.

Svenskeren bankede ikke mere i Gulvet med sit Træben, og Tyskeren brummede eftertænksomt en Strofe af »Stille Nacht, heilige Nacht.«

Minnafluglene var gaaet til Ro, og de flyvende Hunde havde hængt sig til Rette for Natten, da Buskene foran Verandaen skiltes, og Høvdingen fra Bjergene traadte ind paa den aabne Plads sammen med et lille halvt Hundrede af sine vildeste Krigere.

Der blev et Øjeblikks aandeløs Stilhed paa Verandaen.

Jones løftede sit Glas til Munden og drak. Der løb lidt ved Siden af og ned over Hagen, men det var der ingen, der saa.

Tyskeren løftede Haanden til Hilsen, men blev roligt siddende.

Den gamle fede Høvding, som tit havde aflagt Besøg paa Verandaen, naar der var Vanskeligheder med de hvervede Arbejdere, eller naar hans Svin havde voldt Skade mellem Sukkerrørene, viste ingen Tegn paa Genkendelse, men holdt sig og sine Krigere i mørk og tilbagetrukken Passivitet.

Bag Fortroppen, inde i Krattet, raslede det af Spyd, der stødte sammen i Halvmørket, og Grenene i Makien bevægede sig som under Storm.

Høvdingen gik frem mod Bungalowen, og hans Livvagt fulgte ham i hans Hæle.

Han ignorerede fuldstændig Jones og Tyskeren, men hilste Svenskeren med et genkendende Blik.

»Du ved, hvor de hvide gemmer deres Geværer nede i Suva,« sagde han. »Før os dertil, og der skal hverken ske dig eller din Ejen- dom noget ondt. Du skal faa Lov til at drage uhindret fra Øen, jeg skal bemande min bedste og største Kano og lade mine Mænd sejle dig sydpaa til Tonga, hvor ingen vil gøre dig Fortræd. Men du vil blive den eneste hvide, der slipper fra mine Krigere. Dine to Venner vil være døde, og Plantagen en Askedyngel, før Maanen staar op over Havet i Aften.

Rejs dig og gaa med os!«

Svenskeren fortrak ikke en Mine, men blev roligt siddende.

»Gaa hjem til din Landsby, din sorte Hund — tag dine elendige Kanakker med dig, og kom til min Plantage i Morgen med lige saa mange Svin, som du nu har Krigere, ellers skal jeg vise dig, hvordan de hvides Geværer ser ud — men du skal bare staa foran for en anden Ende af Bøssepipen, end du tænker dig i Øjeblikket!

For at vise dig, at det det er mit ramme Alvor, og for at du ikke skal tro, jeg vil følge dig til Suva, tager jeg nu mit ene Ben af, saa jeg ikke kan gaa!«

Med langsom Omhu bøjede Svenskeren sig ned, tog fat i Træbenet under Knæet, drejede et Par Omgang rundt og trak det ud gennem Buksebenet, svingede det et Par Gan-

ge for Høvdingens Øjne og satte det ved Siden af Stolen.

Der gik en forbavset Mumlen gennem Kri- gernes Rækker, og Høvdingen stirrede vildt paa det tomme Bukseben, som dinglede frem og tilbage i Aftenbrisen, der netop susede ind mellem Verandaens Rækværk.

»Og jeg, du Søn af en flyvende Hund,« sagde Tyskeren, »vil ikke tage dit beskidte Navn i min Mund, hellere vil jeg tage Mun- den ud af Ansigtet og tie, saa længe du staar paa min Grund!«

Hvorefter han førte Haanden op til Mun- den, tog sin forlorne Over- og Undermund ud og lagde Gebisset paa den hvide Bordplade.

Det grinede med alle sine 32 kridhvide Porcelænstænder i den knaldrøde Gumme, og den forvirrede Mumlen fra før gentog sig med fornyet Styrke, medens Høvdingens Blik blev uroligt og flakkende, og hans Fødder ustand- seligt skiftede Stilling i Sandet.

Krigerne i Krattet kom nærmere, tiltruk- ket af den Usikkerhed, der laa i de højroastede Udbrud, og snart var Pladsen foran Bunga- lowen sort af Oprørshærens Mængder.

De stirrede som fortryllede fra Benet ved Siden af Svenskerens Stol til Gebisset paa Bordet, enkelte udstødte jamrende Lyde, Usikkerheden meldte sig i Rækkerne.

Dette var hvid Mands Trolddom, her var det bedst at fare med Lempe, alt for tit havde de set frygtelige Eksempler paa den hvide Mands Kendskab til de onde Magters Virke- midler.

Saa var det, at Jones rejste sig op, lidt vaklende endnu, og gik frem mod Høvdingen.

»Du, Kaua, din elendige Orm, hvad gør du her? Er du kommet for at bede om Undskyld- ning, fordi dine skabede Køtere af Hedninge- hunde oppe i Landsbyen ikke mere hilser mig, som det sømmer sig for sorte Slyngler at hilse en hvid Mand, naar han gaar dem forbi? Mit Øje har hvilet paa dig i lang Tid, Kaua, men nu er Timen kommet, hvor jeg maa straffe dig.

Du ved, at jeg har et ondt og et godt Øje. Hidtil har jeg kun vendt det gode mod dig og dine, men nu skal mit onde følge jer, som Straf fordi I kom her op uden at være kaldt. Det skal svæve over jer, og jeres Hvin skal drukne i Rewa, Spedalskheden skal brede sig i jeres Hytter, Yamsen skal slaa fejl hvert eneste Aar, og jeres Forfædres Billeder skal smuldre hen og blive til Støv i Sukwehusene.

Jeres Kvinder skal føde jer Piger og intet andet end Piger, og jeres Stamme skal blive som skabede Høns, saa Stammerne fra Vanua Levu, fra Kandavu og Mibenga — ja endog den usle Stamme paa Vatuleile skal haane jer og spytte i jeres hellige Ild!»

Værdigt hævede Jones højre Haand mod sit Hoved, uendeligt langsomt nærmede han den til Glasøjet, og medens hele den vilde Skare fulgte hans Bevægelser, tog han Øjeæblet ud, strakte det frem over Høvdingens Hoved og lod det funkle i Skæret af Petroleumslampen paa Verandaen.

Med et Brøl styrtede Høvdingen til Jorden. I vanvittig Rædsel flygtede Krigerne ind i Buskadset, og ned gennem Krattet langs Rewafloeden lød rædselsslagne Hyl.

Til sidst var der kun et halvt Hundrede Kannaer tilbage paa Pladsen.

De laa næsegrus mod Jorden, deres Vaaben var spredt i alle Retninger, og de jamrede sagte.

»Rejs jer op, i fejge Orme,« brølede Jones, »hvis I lover mig at vende roligt tilbage til jeres Landsbyer og jeres Arbejde, og hvis I sværger ved jeres Forfædres Navne, at I aldrig mere vil gribe til Vaaben mod de hvide, skal jeg tage min Forbandelse tilbage og lade mit onde Øje vende tilbage til sin Plads.

Men ti Gange skal Forbandelsen ramme jer, hvis I overtræder mit Forbud, da skal jeg rejse Rewa og sende den den modsatte Vej, op gennem Bjergene og ind i jeres Landsbyer!»

Stønnende af Skræk rejste Høvdingen sig op paa Knæene og saa, at Jones havde holdt sit Løfte, og at Øjet atter sad og stirrede paa ham fra sin vante Plads.

Som vaade Hunde luskede Krigerne af, een efter een, deres Vaaben lod de blive, hvor de havde kastet dem, og inden Maanen stod op over Havet, var de de eneste Spor af Aftenens bevægede Hændelser.

Suvas hvide kunde sove trygt den Nat, Bungalowerne kom ikke til at flamme højt mod Himlen under vilde Krigshyl, og den hvide Mand havde endnu en Gang fastslaaet sin Autoritet overfor den vilde Kanak.

Fra den Dag skete der en Forandring i Jones Liv.

Hvor han end kom hen paa Viti Levu, om han gik gennem Suvas Gader eller kom gennem Rewadalens Landsbyer, kastede de Indfødte sig i Støvet for ham.

De bragte ham Offergaver, de bedste Yams og den fineste Frugt, de fedeste Svin og de smukkeste flettede Kurve.

Ønskede han at bygge et Hus, var der alt for mange villige Hænder til hans Raadighed, og hans lille Plantage blev passet af Høvdingesønner, som sloges om den Ære at opvarte den hvide Troldmand.

Jones rankede sig. Han fik sin Selvrespekt tilbage, og da Historien kom ud i videre Kredse, var der formaaende Mænd, der skaffede ham en Stilling i Regeringens Tjeneste. Den passede han med den største Omhu, og det var af den Pension, han fik efter at han var faldet for Aldersgrænsen, han levede, da jeg traf ham. Det var den, der betalte Turene til Pier-Hotellet hver Uge, og den, der havde betalt Bilen, som bragte mig ud til hans enesomme Hjem.

Den Generation, der nu er vokset op, glemmer hurtigt, men alligevel lever Myten om Danskeren, hvis Glasøje frelste Fijis hvide fra Døden i Julenatten for mange Aar siden, og han hilses med et Smil og et venligt Nik, hvor han end kommer frem.

— — —

Den lille, graa Mand i Liggestolen med det flængede Betræk tier stille.

Hans ene raske Øje har faaet en egen, triumferende Glans, men han er langt tilbage i Fortiden, blandt fandenivoldske Plantere og Kannibaler, som ikke gik med Slips fra Burns Philips.

Hans gamle, store Hænder griber med et fast Tag om Stolens Armlæn, og der ligger et godt Smil gemt i Rynkerne om hans Mund og Øjne.

Udenfor i Natten svirrer Ildfluerne rundt, og Aftenbrisen leger med Palmebladene. Det blev sidste Gang, jeg saa Jones. Jeg forlod Suva, inden han kom ind til Byen paa sin næste ugentlige Visit, og da jeg sendte ham et Julebrev fra den anden Ende af Stillehavet, kom det uaabnet tilbage et Par Maaneder senere med Paaskriften: Adressaten død. Endnu en af de mange navnløse Danskere, der var med til at kolonisere Stillehavets Kannibaløer, var gaaet bort.

Paa Fiji vil man altid mindes ham under Navnet Jones — jeg husker ham bedst under hans gode, danske Navn, men det kommer ikke Historien ved, for hans sidste Ord til mig var, at han ønskede at dø navnløs, som han havde levet.



## KVASEN

**N**AAR jeg en enkelt Gang er paa Besøg i det lille Fiskerleje, som engang var min Barndomsverden, ser jeg gamle „Johanne“. Den ligger paa Skraaningen af Bakken ned mod Stranden med Stævnen dybt begravet i Sandet; dens Livsværk er endt, og i stærkt havareret Tilstand ligger den nu upaaagtet hen.

Maaske tænker den paa sine Velmagtsdage, naar den i mørke Vinternætter trodsede en haard Nordvest, medens Stormen hylede i Riggens, og den for klodsrebede Sejl brød sig Vej over Vandet. Maaske dvæler den ved Minder om Sommeraftener, naar ikke en Vind rørte sig, og Sejlene hang slappe ned, medens Maanen sejlede hen over den klare Aftenhimmel.

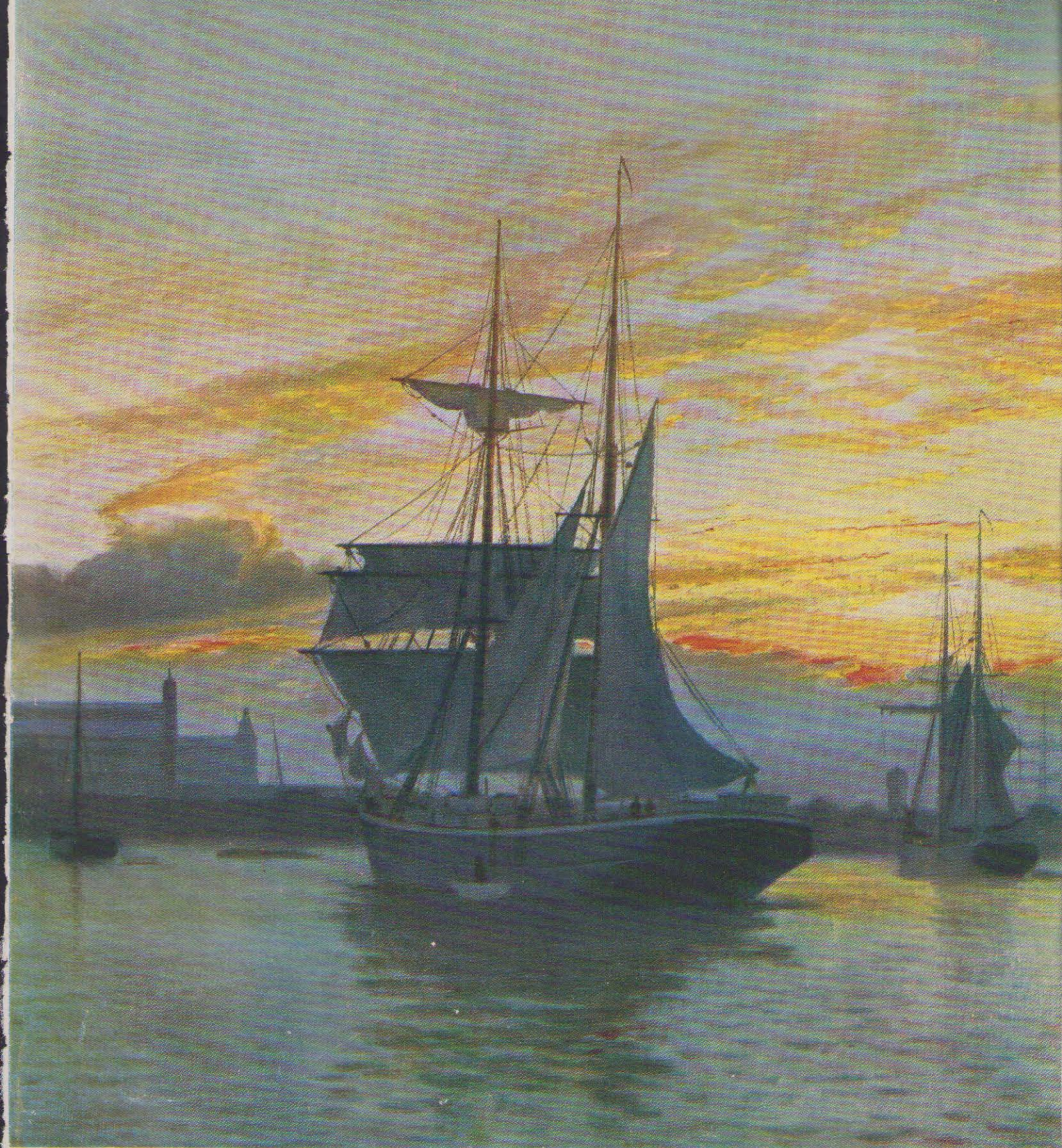
Maagerne flyver nu skrigende hen over det gamle Skrog, en enkelt sætter sig til Hvile et Øjeblik paa dens Dæk for atter at blande sig med sine Kammerater i lystig Leg. Bølgerne sukker i Strandkanten, maaske for at tilkendegive Sympati, maaske for at bringe en Hilsen derude fra det urolige Hav, som engang var hendes Arbejdsmark. Hun lytter til Vin-

den, som før fyldte hendes Sejl, naar hun i lystig Tagfat med smaa krappe Søer galoperede hen over Fjordens Vand. Ude fra Fjorden høres nu Motorernes taktfaste Hamren — den nye Tid, Døgndriftens, Travlhedens, Hastværkets Tid, som hun tilsidst maatte bukke under for.

Som Tak for hendes trofaste Indsats er hun nu Genstand for Badegæsternes mere eller mindre kaade Raab og Løjer: „Har I set det gamle Vrag? Sikken en gammel Smadderkasse!“ o. l. Gamle „Johanne“ ligger roligt og trygt i sit Leje og lader Tidens Malstrøm passere. Smaa gule Smørblomster og Mælkebøtter nikker venligt til hende, en enkelt stikker sit lille nysgerrige Hovede op gennem en af hendes sprukne Planker maaske for bedre at vise sin Tillid til den gamle Pioner, hvis Hjerteslag er ophørt, men hvis Sjæl lever i Fars og Mors og vi Børns bedste og skønneste Minder.

Hun fravristede Havet en Del af dets Rigdomme, nok til at en stor Børneflokk voksede op til sund og stærk Ungdom, derfor er vi hende altid Tak skyldig.

*Jens Liborius.*



Maleri af Benjamin Olsen.

Udlaant af Kunstsalon.

## *Aftenstemning ved Langelinie*

»Vel i Havn, mens Sol gaar ned,  
ligger nu den travle Skude  
efter Dagens Slid derude,  
i velsignet Aftenfred.

Skønt kun lille gør den Gavn.  
I det store Uvejrs Brusen  
trodsrer stot den Stormens Susen —  
»Danmark« staar i Skudens Stavn!«

G. K.



Maleri af V. Qvistorff.

Motorskibet „Stockholm“.

# Kong Mads den Første

Af Oscar Jensen

Illustreret af Kjeld Simonsen

**H**AABET“ var fuldstændig tilintetgjort. Barken var sprunget i Luften midt ude i Stillehavet, og Matrosen Mads var den eneste, som kom levende fra Katastrofen.

Mads var blevet slynget højt op over Havets Overflade, men var dumpet lige ned i den eneste af Skibets Baade, som ubeskadiget flød om mellem et Virvar af Vragstumper.

Dette kunde vel nok kaldes et enestaaende Held. Men Mads havde ogsaa Ord for at høre til de heldige. I Land var han alle smukke Pigers Ven og om Bord i „Haabet“ havde han været alles Yndling. Han havde faaet en glimrende Opdragelse og havde de allerbedste Manerer. Og i Betragtning af disse udmærkede Egenskaber kan vel ingen fortænke ham i, at han stiledede højt. Da „Haabet“ røg i Luften, var han lige blevet Topsgast paa Stortoppen.

Mads var klar over, at Forsynet havde bestemt ham til noget særligt, siden han saaledes ved et rent Mirakel var undsluppet Døden. Og i Haab om at møde et eller andet Skib eller opdage en Stump tørt Land gav han sig til at ro af alle Kræfter.

Uden Mad og Drikke halede Mads ud paa Aarerne i ti Dage og ti Nætter. Den ellefte Dag spiste han sin ene Sko for Sult. Den tolvte Dag gav han sig selv en Næsestyver og slikkede Blodet i sig for Tørst. Og den trettende Dag lagde han sig ned i Baaden og ventede paa, at et nyt Mirakel skulde ske. Af den smukke og livsglade Mads var der kun Skind og Ben tilbage.

Hvor længe Mads havde ligget bevidstløs i Baaden, fik han aldrig at vide. Da han vaagnede op, fandt han sig behagelig henslængt paa et blødt Grønsværs-Tæppe under prægtige Træers skyggefulde Kroner. En krydret Duft slog ham i Møde, og Myriader af Fugle i alle Farver flagrede hid og did og fyldte hans Øren med et Væld af skønne Toner.

Et Øjeblik troede Mads, at han var død, og at

han var opvaagnet i Paradis. Men da han havde gnedet Søvnens af Øjnene, var han mest tilbøjelig til at antage, at han var havnet i Helvede. Omtrent hundrede Vilde — den ene mere fæl end den anden — sad paa Hug i en Rundkreds om ham og syntes at raadslaa om noget meget vigtigt.

Mads følte sig uvilkaarligt og ganske naturligt som Forsamlingens Midtpunkt, og ved Tanken om den Yndest, han altid tidligere havde nydt blandt Mennesker af sin egen Stand og Race, undrede det ham ikke, da alle de Vilde pludselig kastede sig næsegrus ned foran ham og gebærdede sig, som om han var den Gud, hvis Komme de med Længsel havde ventet, og som de derfor gerne ofrede alt. De proppede ham med Frugt og tyllede Kokosmælk i ham, og for hver Mundfuld, han sank, brød de ud i beundrende Raab og Glædeshyl.

Da Mads saaledes havde spist for ti og drukket for tyve, dækkede de Vilde ham til med en spraglet Fuglefjerskaabe, hvorefter de løftede ham op i en Bærestol. Og med et Musikkorps i Spidsen marcherede hele Processionen i Gaasegang til det kongelige Palads, hvor Tronen havde staaet ledig siden den foregaaende Aften, da den sidste Konge var død efter et Slagtilfælde. Og Landets høje Adel udraabte nu den raske danske Sømand til hans Efterfølger.

Saaledes gik det til, at Matrosen Mads blev Konge over Øen Rambulonga.

Kroningshøjtidelighederne fandt Sted den samme Dag under Udfoldelse af megen Festivitet. Den kongelige Opera gav det sidste Skrig paa Pladsen uden for Paladset, og Balletten udførte Barfodsdans — alt sammen til Ære for Monarken.

Dersom der nogensinde har eksisteret en Konge her paa Jorden, som har anset sig selv for at være elsket af sit Folk, saa var det Mads den Første — Konge af Rambulonga. Og han svælgede ligefrem i

alle de Nydelser, Kongeværdigheden beredte hans følsomme Sind og hans stærke Mave.

Hver Morgen samledes hele Rigets Befolkning for at spørge til hans Befindende. Alle kappedes om at gætte og opfylde hans Ønsker. De lækreste Fisk og det fedeste Vildt blev forbeholdt hans Bord, og han blev til det yderste forskaanet for baade sjælelige og legemlige Anstrengelser. Hvad de offentlige Anliggender angik, blev der aldrig talt om dem i hans Nærværelse, og Ministrene besørgede alle de løbende Forretninger i Galop.

Under disse Forhold fik Kong Mads efterhaanden sit Huld og sin Kulør igen, og eftersom han kom sig, voksede tilsyneladende ogsaa Folkets Kærlighed til ham. Der syntes slet ingen Grænser for denne Kærlighed, da Kongen i sin fjerde Regeringsmaaned begyndte at faa Mave. Hvor han viste sig offentlig, blev han straks Midtpunkt i en Folkeskare, der med stor Interesse overbegloede ham baade forfra og bagfra og fra begge Sider, og som heller ikke undsaa sig for at beføle ham.

Denne Frimodighed smigrede i høj Grad Mads, og det forbavsede ham nu slet ikke, at han sad som

Konge paa en Trone. Der følte han sig mere paa sin Plads og langt bedre tilpas end i „Haabet“s Stormær.

Med sit medfødte Sprogtalent lærte Mads hurtigt Rambulonganernes Tungemaal. Og det morede ham undertiden at aflægge Besøg hos sine Undersaatter — bare for at slaa en Sludder af med dem eller for at se, hvorledes de levede. Han elskede disse brave Mennesker, og han kaldte dem alle sine kære Børn.

Saa skete det en Aften, at Kong Mads ogsaa fik Lyst til at se sin Hovedstad ved Nat. I den Hensigt at være inkognito vendte han Vrangen ud af sin Kroningskaabe og svøbte den fast om sig; og saaledes formummet sneg han sig ud af Paladset.

Stjerneerne blinkede ham hemmelighedsfuldt i Møde. Maanen var fuld og smilede underfundigt. Men Mads var ikke Stjernetyder, og hvad angik Maanen ham? Han spankulerede uanfægtet omkring i alle Retninger, og han havde paa Fornemmelsen, at alle Rambulongas øvrige Beboere snorkede som Rumlepotter.

Alt syntes ham saa tyst og stille, og han gik



Med et Musikkorps i Spidsen marcherede hele Procesionen  
i Gaasegang til det kongelige Palads.



netop og glædede sig i sit fyrstelige Sind over den Fred og Ro, der hvilede over hans Hovedstad, da Lyden af højkrøstede Stemmer pludselig naaede hans Øren.

Støjen kom fra en afsides liggende Hytte. Det lød, som om nogen skændtes. Og da Kongen, nysgerrig efter at kende Aarsagen, gik nærmere, hørte han en Stemme, der skar gennem Skænderiet som et hvinende Savblad, og han kendte den straks. Denne Røst kunde kun tilhøre Orango — en voldsom Demagog og Anfører for Folkepartiet. Han genkendte ogsaa sin Yndling paa Røsten — sin Mundkok, den unge Rarutu, som han elskede for hans blide Sind og hans behagelige Konversation.



Stemmer i Kor, og Raabet mindede Mads saa stærkt om, hvad han tidligere havde hørt

i sit kære Fødeland, at han begyndte at faa Hjemvé.

„Det er paa høje Tid, vi skrider til Handling!“ vedblev Orango. „Folket knurrer, Folket er træt af at vente! Vi gjorde ham til Konge for at fede ham, og dette var i sin Orden. Men nu har han Sul paa Kroppen, og nu forlanger Folket noget til Genæld for Udlæggene. Og desuden — vi skylder ogsaa Rua-Rua et Offer. Allerede for to Dage siden vendte den store Aand os Ryggen og begyndte at fjerne sig, og venter vi længere, risikerer vi, at Guden vender tilbage med Tørke og Hungersnød! Ceremonien maa finde Sted i Morgen!“

„I Morgen! Det er hørt!“ istemte alle Orangos Tilhængere.

„Stop lidt,“ kom det blidt fra den elskværdige Rarutu. „Hvad Slags Sauce skal det være?“

„Ingen Sauce,“ svarede Orango i en Tone, der afskar enhver Diskussion. „Stegt, men ikke for stærkt. Denne Gang skal Folket ikke spises af med Sauce og Kartoffler. Folket er vaagnet, og det kender sine Rettigheder. Og da jeg repræsenterer Folket, vil jeg have det bedste Stykke!“

Denne Forordning faldt ikke i nogen af de til-

Kong Mads spurgte sig selv om Aarsagen til dette Rabalder-Møde, og for at faa en Forklaring lagde han Øret til Hyttens Rørvæg og lyttede.

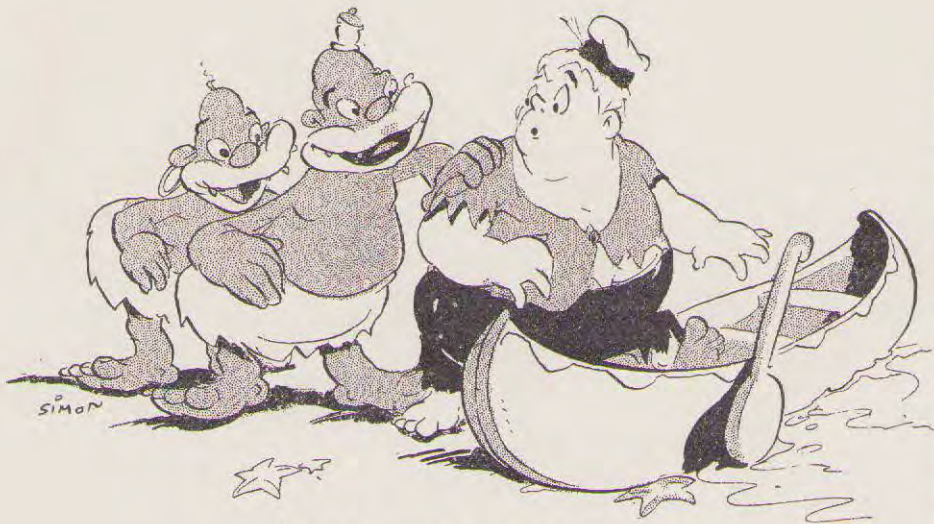
„Jeg siger jer!“ raabte Orango. „Han er netop tilpas!“

„Det er ogsaa min Mening,“ istemte Rarutu med sin blide Stemme.

„Men det er ikke Ministrenes!“ faldt en tredie ind. „De følte alle sammen paa ham under Audiensen i Morges, og de paastaar, at der endnu mangler noget.“

„Mangler noget!“ hylede Orango. „Ja det ligner Ministrene! De har aldrig nok i de fede Ben, de tilraner sig! De vil ogsaa have det bedste af Kødet! Men det bliver der ikke noget af denne Gang.“

„Ned med Ministrene!“ raabte straks en Snes



Han følte en tung Haand paa sin nøgne Skulder.

stedeværendes Smag, og de knurrede højlydt. — „Hvad er der i Vejen?“ raabte Orango. „Faar I maaske ikke alle en kongelig Bid?“

Mads den Første gav sig ikke Tid til at høre mere. Han vidste, at Rua-Rua var Solen, som de Indfødte tilbad; og at den var begyndt at fjerne sig for to Dage siden, hvilket han nys havde hørt, var med hans hurtige Opfattelse af Situationen ensbetydende med, at Solen var begyndt at gaa nordpaa, og at Dagen i Morgen maatte være Juleaftensdag. Og da han ikke nærede noget som helst Ønske om at forherlige den rambulongske Julefest med sin Nærværelse, smurte han i Stilhed Haser ned mod Strandbredden. Her kastede han sin Fjerkaabe fra sig som Tegn paa, at han frasagde sig Tronen, og han havde allerede den ene Fod i en Kano, da han følte en tung Haand paa sin nøgne Skulder.

Med den sidste Rest af Kraft, Mads havde i Behold efter Løbeturen, drejede han Hovedet og saa sig Ansigt til Ansigt med en Slags Gorilla, og han genkendte Orango, som med den elskværdige Rarutu ved sin Side og alle sine øvrige Tilhængere i anden Række stod og flækkede Ansigterne i forelskede Smil.

Vilde Folkeslag har en fin Næse. De kan lugte en stegt Gris paa en Mills Afstand. Da Orango havde stillet de misfornøjede tilfreds med Løftet om en kongelig Bid, var Mødet straks blevet hævet; men Forsamlingen var næppe kommet uden for Hytten, før den opdagede, at der lugtede af Konge. Dette vakte de Vildes Mistanke, og de fulgte øjeblikkelig Færten, saa de naaede Strandbredden samtidig med Mads.

„Deres Majestæt,“ sagde Orango og bukkede dybt. „Jeg tillader mig underdanigst at minde Eder om, at det i Følge Forfatningen ikke er tilladt Regenten at forlade Riget.“

„Mine Børn, mine kære Børn,“ stammede den ulykkelige Monark. „Jeg ønskede kun at faa en Mundfuld Søluft. Efter Dagens Slid for mit kære Folks Velfærd vilde det gøre mig godt, om jeg blot en kort Tid kunde glemme Kongeværdighedens Byrder i denne beskedne Kano.“

„Forfatningen tillader det ikke, Deres Majestæt,“ svarede Orango med en beklagende Gestus. „Og vi, Eders tro Undersaatter, maa bortset herfra ogsaa gøre en anden Indvending. Deres Maje-

stæt kunde forkøle sig og blive sengeliggende; og i Morgen fejrer vi en Fest, som kræver Eders Nærværelse.“

„En Fest, min kære Orango?“

„Javel, Deres Majestæt — et festligt Gilde, som hele Befolkningen tager Del i.“

„Og hvor vor højtelskede Konges Fraværelse vilde være et føleligt Savn,“ tilføjede Rarutu blidt.

„Mine kære Børn,“ udbød Kongen med Graad i Halsen. „Hvor det rører mig, og hvor det vilde glæde mig at se alle mine Undersaatter samlede om mig ved samme Bord. Men uheldigvis frygter jeg for, at mit Helbred ikke vil tillade mig den Fornøjelse, min kære Orango. Jeg føler mig ikke rigtig rask.“

„Ikke rigtig rask,“ gentog Orango. „Det bedrøver os dybt at høre. Men forhaabentlig er det ikke noget alvorligt; og naar Deres Majestæt hører, i hvilken Anledning Festen holdes, er jeg overbevist om, at I — til Trods for dette lille Ildebefindende — ikke vil betænke Eder paa at forherlige den med Eders Nærværelse.“

„Hvad er da Hensigten?“ spurgte den stakkels Mads, som til det sidste søgte at faa sig selv til at tro, at han tog fejl i sin Formodning om, at han var udset til at blive slagtet og stegt som en Flæskesteg paa selve Juleaften.

„Deres Majestæt,“ sagde Orango. „Det er en gammel Skik i Rambulonga, at Folket ikke afventer sin Konges Død, forinden det giver ham det Tilnavn, som fortæller senere Slægter om hans store Fortjenester. Og i Morgen vil Kong Mads den første under Jubel blive udraabt til „Folkets nærende Fader“.“

„Det er for meget, Orango — alt for meget!“ raabte Kongen og var nær gaet bagover. „Men du har Ret, min kære Ven. Jeg vil være nærværende

ved dette Gilde, selv om jeg er nok saa syg. Og derfor forlad mig nu, saa jeg i Fred og Ro kan forberede mig paa den Tale, jeg vil holde ved Festen.“

„Deres Majestæt,“ sagde Orango. „I tænker bedre i Eders Seng; og vi vil nu tillade os at ledsage Eder tilbage til Paladset.“

Med disse Ord tog Orango Fjerkaaben op og hængte den over Kongens Skuldre, og saa begav Selskabet sig paa Tilbagevejen.

Foran gik Majestæten, og efter ham fulgte Orango og hans Tilhængere. Kong Mads følte det, som han var paa Vandring mod sin egen Baalfærd, men da Processionen nærmede sig Paladset, spirede der pludselig et lille Haab op i ham. Uden Betænkning drejede han Hovedet om mod Eskorten og bød med et majestætisk Nik sin Yndling Mundkokken at komme nærmere.

„Rarutu,“ sagde Kongen, og han talte dæmpet. „Du véd, hvad jeg har været for dig — ikke alene din Konge, men ogsaa din bedste Ven. Jeg har overdænget dig med Gunstbevisninger og givet dig Forrettigheder fremfor alle andre. Jeg fortalte dig alt i Fortrolighed, og enhver, der saa os tale saaledes sammen, maatte tro, at du var født paa Tronens næstøverste Trin. Og til Gengæld for al min Godhed vil du nu, uden at røre en Haand for mig, se paa, at din Konge — din Ven bliver slaaet for Panden som en Stud eller stukket som en Gris og sat paa Spid som en Lammefjerding.“

„Det er ikke mig, Deres Majestæt,“ svarede Rarutu. „Det er det Bæst, Orango, som vil have Eder sat paa Spid. Jeg for min Part ønskede, at I skulde tillaves som farseret Hare med Trøffel-Sauce.“

„Usling!“ raabte Mads harmdirrende. „Det er altsaa sandt. Ogsaa du, Rarutu, vil være med til at æde din Konge.“

„Ih dog, naadige Herre,“ svarede Rarutu med en Engels Frimodighed. „Hvorfor skulde vi ellers have fedet Eder med saa stor Bekostning?“

Mads den Første trak stiltiende Fjerkaaben tæt om sig. Han bøjede Hovedet i stille Resignation, og et Øjeblik efter var han under Laas og Lukke i Paladset, med tre Skildvagter posteret uden for hver Dør.

Hvilken skrækkelig Nat maatte Kongen af Rambulonga ikke opleve! I begsort Mørke ravede han



Nettets Masker sprængtes fra øverst til nederst.

om i sin Kongebolig, hvor han havde tilbragt saa mange lykkelige Dage, og som han nu ikke mere skulde forlade, før han blev ført til Slagtebænken. Han gjorde Runde efter Runde og lyttede, men han hørte kun Vagtens aarvaagne Skridt udenfor. Og da han omsider indsaa, at alt Haab om Flugt var udelukket, kastede han sig udmattet af Sindsbevægelse paa sit kongelige Leje og faldt i Søvn under sin Fjerkaabe.

Det var højlys Dag, da Kong Mads vaagnede, og han tænkte i første Øjeblik, at det alt sammen havde været en ond Drøm. Det var ved den Tid, Hoffolkene sædvanligt flokkedes i Forgemakket, og overrasket ved hverken at se eller høre nogen om sig sprang han op og kikkede ud gennem Altanvinduet.

Saa forstod han med eet Aarsagen til sin Forgængers pludselige Død, og han var ogsaa selv ved at faa et Slagtilfælde over det Syn, han saa.

Midt paa Pladsen foran Paladset luede et mægtigt Baal. Foran dette stod en uhyre Stegepande, og over denne — anbragt mellem to enorme Stegevendere — hang et kolossalt Spid. Lidt længere borte stod et uendeligt langt Spisebord, og mellem dette og Baalet sad den kongelige Mundkok — den elskværdige Rarutu — og red overskrævs paa en

Slagtebænk, mens han hvæssede en Kniv saa stor som en Sabel.

Saa intonerede et Musikkorps Rambulongas Nationalsang, og Gæsterne begyndte at strømme til. Fra den ene Side kom Ministrene og Rigets øvrige Stormænd anstigende med afmaalte Skridt. Fra den modsatte Side kom Orango med hovmodig Mine og Haanden i Siden, og i Hælene paa ham fulgte den lavere Del af Befolkningen.

Mads havde med et eneste Blik overskuet det hele, og grebet af Rædsel sprang han tilbage fra Vinduet. I vild Fortvivlelse flaaede han sin Kroningskaabe, saa Fjerene stod om ham som en Sky. Saa bevæbnede han sig med en Tomahawk, som udgjorde en Del af Rigsregalierne, og med den faste Beslutning at kæmpe for sit Liv som en Mand stillede han sig lige inden for Døren parat til at kløve Hovedet paa den første, der kom ham nær. Da med eet hørte han en voldsom Støj udenfor. Der blev raabt og skreget, og da han, drevet af Nysgerighed, listede tilbage til Vinduet, saa han, at hele Festpladsen var i Oprør.

Aarsagen var lige til. Orango havde i en bydende Tone stillet sine Fordringer, som Ministrene paa det bestemteste havde afvist. Det ene Ord havde taget det andet, og Folkeføreren havde til sidst i blindt Raseri og med Tilsidesættelse af alle sømmelige Hensyn kastet et Stegefad i Hovedet paa Premierministeren. Dette havde været Signalet til Kamp.

Ved dette Syn betænkte Mads sig ikke et Øjeblik. I et Spring var han ude over Altanens Rækværk og nede paa Jorden. Han fo'r af Sted, som om alle Rambulongas onde Magter allerede var i Hælene paa ham; men ved det første Hjørne var han saa uheldig at løbe imod en Kokkedreng, som straks gjorde Anskrig.

I samme Nu stilnede Slagsmaalet af. Alle var straks enige om at forfølge den flygtende Konge, og for begge Parters Vedkommende blev Løbet en glimrende Præstation. De Vilde havde Haser som Staal, og de fo'r frem som et hylende Uvejr — Orango i Spidsen med et Kastenet, som han i Farten havde forsynet sig med. Men til Trods for sin Vom og sit Fedt fløj Mads af Sted, som om han havde Vinger paa Hælene.

Saaledes forfulgt havde Kongen af Rambulonga allerede løbet hele sit Rige rundt og begyndte at tabe Vejret, da han fra et højt Punkt opdagede en

Bark, som for fulde Sejl krydsede sig frem tæt inde under Kysten. Dette Syn gav ham friske Kræfter, og i strakt Karriere satte han Kurs mod Havet. Han sprang fra Klippe til Klippe og stak saa paa Hovedet ud i det store og stille Ocean, og han troede sig allerede frelst, da han pludselig følte sig indviklet i Maskerne paa Orangos Net, som Vildmanden havde kastet ud fra Toppen af Klippen, da Kongen dykkede under.

Mads var fanget. Hvilken Skæbne — fanget som en Hare og fisket op som en Torsk for efter al Sandsynlighed at blive stegt som en Gris.

Uden Hensyn til Rang og Stand og politiske Anskuelser greb alle de Vilde fat i Nettets Tøvl og halede med forenede Kræfter. Og Fangsten steg langsomt til Vejrs.

De sled og slæbte som Trækokser, og da Spidsen af Nettet langt om længe kom kravlende ind over Klippens øverste Kant, var Orango den første, der slap Tøvet og greb fat i Maskerne. Fulde af Mistro fulgte Ministrene øjeblikkelig hans Eksempel, og nu blussede Striden op paa ny. De to Parter halede hver til sin Side, mens de overdængede hinanden med de groveste Skældsord og Beskyldninger, som de i Stridens Hede kunde finde i det rambulonganske Blomstersprog.

Lammet af Skræk laa Kongen af Rambulonga sammenrullet i Nettet uden at give Livstegn fra sig. For ham var Spørgsmaalet nu kun, om han skulde ædes kogt, stegt eller raa — af Borgerskabet eller af Adelen. Da gik med eet — takket være Uenighed og Kævl — hele Rigets Velfærd i Vasken. Nettets Masker sprængtes fra øverst til nederst under de Vildes Tøvltrækning, og „Folkets nærende Fader“ styrtede i Havet igen.

For nylig fløj Kong Mads hen over sit Rige, som om han havde Vinger paa Hælene. Nu kløvede han Stillehavets Bølger, som om han havde Svømmehud baade mellem Tæer og Fingre, og han naaede hurtigt Barken, som netop laa stille i en Stagvending tæt inde under Land. Og han var aldrig saa saare halet om Bord, før Sømanden atter vaagnede i ham. Behændig som en Abe entrede han op i Stor-Mærset, hvor han af gammel Vane straks satte sig til Rette for at overskue Situationen. Og da Barken et Øjeblik efter styrede klods forbi Klippen, hvor de Vilde endnu stod og strakte Hals med Øjnene paa Stilke, sigtede han ind efter dem med alle sine ti udspilede Fingre for Næsen og raabte:

„Farvel, mine kære Børn! Glædelig Jul!“



GUSTAV KRAGH:

# FREGATTEN FALSTER

Illustreret af

POUL SINDING og OSCAR KNUDSEN

**N**ATTEN, som næsten uden Tusmørke havde sænket sig over Marokkos Vestkyst, indhyllede alt i sin dybe Stilhed — kun langt borte fra hørtes af og til et melankolsk lydende Skrig fra en eller anden Natfugl. Nyet, som stod højt paa Himlen, lignede en tynd Slutningsparentes af Sølv. Af og til drog lette Skymasser forbi og dækkede den et Øjeblik, saa Himlen i Nærheden fik et ejendommeligt opalgraat Skær over sig. Havet ligesom sov, men der stod en ret svær Dønning, som slog ind over den lave Forstrand nu, da Nattens friske vestlige Brise var løjet af.

Den ranke burnusklædte Skikkelse, der som hugget i Sten længe havde staaet oppe paa Cap Cantins yderste Kant og stirret ud over Havet, fik pludselig Liv. Stadig støttet til sin langløbede Bøsse bøjede Marokkaneren sig frem og skyggede, skønt intet Lys generede ham, af gammel Vane med Haanden over Øjnene. Saa rettede han sig hurtigt, drejede sig mod Land og satte i med et skingrende Raab: »Oh-Jah!«, der straks blev besvaret inde fra Mørket. Lidt efter kom en anden Skikkelse frem og stillede sig ved Vagtens Side.

»Fred med Dig, Ahmet ben Borak — har Du set noget?«

»Ja, Allah være lovet! Kan Dit skarpe Blik,

som skelner Glenten højt oppe mod Solen, se den lysende Prik der ude lige under Maanese-glens underste Spids? Er det ikke Galejen, som vender tilbage?«

Den ældre Mand stirrede længe mod Havet — saa vendte han sig om og svarede:

»Du har set ret — det er Galejen!«

»Jeg har set ret, Muley ben Charouk! Allah sender Ali Reis lykkeligt tilbage med Gods og Slaver! Og nu?«

Muley lagde sin Haand paa den yngre Mands Skulder.

»Der er ingen Vind,« sagde han, »og et Par Timer vil gaa, inden vi kan se Galejens Aarer. Gaa til Baalet, spis og hvil Dig, til Dagen bryder frem. Saa kan vi bringe Muley Abdallah paalidelig Efterretning. Jeg bliver her!«

»Jeg gaar, Muley. Allah bevare Dig mod Mørkets onde Aander!«

Faa Minutters Gang fra den med Sten og Sand dækkede Kalkklit, hvor der kun voksede noget stridt, tørt Græs og enkelte forkrøblede Buske, var i Læ af en lille Høj tændt et Baal. Om dette sad nogle Mænd, klædte som Ahmet og indhyllet i deres hvide Uldkapper. Som støbte i Bronze sad de urokkeligt stille, medens Baalets skiftende Flammer oplyste deres skarpe brune Ansigter under de røde Fezer. Et Stykke fra Baalet stod nogle Skaale med Faarekød og Couscous<sup>1)</sup> samt et Par

<sup>1)</sup> En Ret af Kødboller, stegt i Olie og overhældt med Melsovs.

Lædersække med Vand, og længere tilbage var deres Heste tøjret, alle med Forbenene sammenbundet. Da Ahmet naaede Baalet, satte han sig tavs mellem de øvrige Mænd. De sad stille i nogen Tid, men da Ahmet, som var den yngste, stadig ikke sagde noget, spurgte en ældre ham roligt, om han havde set Galejen.

»Mine Øjne saa den som en lille Prik langt ude i Mørket, og Muley ben Charouk sagde, at jeg havde set ret!«

»Allah være lovet!« udbrod nogle af Mændene, og den, der havde spurgt, fortsatte:

»Er det Muleys Vilje, at vi snart skal bryde op?«

»Nej, han sagde, at vi burde spise og saa hvile til Daggry.«

»Det er ogsaa godt og rigtigt. Vi faar et langt Ridt i Morgen, om vi skal være i Saffi inden Aften. Lad os gøre, som Muley byder!«

Mændene spiste, drak og lagde sig derefter til at sove. Natten var ikke kold, og efterhaanden brændte Baalet ud. Snart var Skrigene fra den fjerne Natfugl samt en sulten Sjakals Hyl de eneste Lyde, der brød Mørkets Stilhed.

Ude paa Klitten havde Muley ben Charouk, som var Troppens Fører, sat sig paa Hug i Sandet, hvor han tilbragte Tiden til Daggry med at tænke over de forestaaende Begivenheder, der optog ham stærkt. Han var en af Muley Abdallah, Beiens Faders betroede Mænd og vidste mere om denne Fyrstes Planer end de Folk, han havde med sig, og han var urolig ved Tanken om de vantro Nationers Skibe, der syntes at ville volde Beien Besvær og Ærgrelser. Især disse Orlogsmænd, hvis Flag var rødt med et hvidt Kors i — Kristenhundredenes Guds Tegn — der nu var begyndt at optræde og komme med Krav og Forlangender, som en rettroende Muselman aldrig kunde gaa med til. Det var ogsaa denne forhadte Nation, hans nye Slave, som han havde købt efter Ali Reis's sidste Togt for hele fem Hundrede *piastre forte*, hørte til — ham og hans Kvinde, som døde, fordi hun fik halvtreds Piskeslag! De vantros Kvinder kunde intet taale! Og nu kom denne Nations Skibe med Soldater og Kanoner for at tvinge Beien til at føje sig efter deres Ønsker og give dem Lov til at sætte sig fast i Landet — de Iblis<sup>1)</sup> Sønner! — — —

Omkring Midten af det 17. Aarhundrede

<sup>1)</sup> Iblis er Muhamedanernes Betegnelse for Djævelen.

havde Danmark kun ringe Skibsfart paa Middelhavet. Regeringen havde undladt at sende Orlogsmænd derned til Beskyttelse for Handelskibene — det var en for stor Udgift for Statens Kasse! Følgen heraf blev naturligvis, at Koffardifartøjerne blev skræmt bort, de fire Røverstater paa Afrikas Nordkyst var Herrer paa Havet, hvor de drev Sørøveri, overfaldt og plyndrede de Skibe, de traf, og solgte Besætningerne paa Slavemarkederne i Landene. I sit sidste Regeringsaar sluttede Kong Christian den Sjette derfor en Handels-traktat med Algier, og Kong Frederik den Femte forsøgte det samme med de øvrige tre Stater. Dette generede dog ikke Barbareskerne, som Røverstaterne kaldtes, i stadig at jage og overfalde de danske og norske Handelskibe, der i god Tro paa Traktatens Gyl-dighed vovede sig ind gennem Gibraltarstrædet.

I Januar 1751 hejste Kaptajn Simon Hoogland sin Vimpel i den svære Fregat »Falster« paa 40 Kanoner, for med denne og Fregatten »Doquen« paa 30 Kanoner, med Kaptajnløjtnant C. von Schindel som Chef, samt tre Transportskibe, der havde Varer og en Soldatesque paa 350 Mand om Bord, at gaa til Marokko. Med Eskadren fulgte som Gesandt Oberstløjtnant Longueville, der havde til Opgave at slutte en Handelstraktat og lade oprette et Faktori til Beskyttelse for de danske Købmænd. Oberstløjtnanten var desuden bemyndiget til at give Presenter til Beien og hans Ministre for et Beløb af 4000 Ducater.

Eskadren ankrede ud for Saffi paa Marokkos Vestkyst den 5. Juni 1752, Soldaterne blev udskibet, og Arbejdet med at opføre Faktoret paabegyndt. Den 1. Juli afsluttede Longueville Traktaten med Beien, Muhamed ben Abdallah, efter at han havde givet denne store Presenter. Forinden dette var Hoogland afgaaet med Fregatterne for at forny Traktaterne med Deien i Algier og Pachaen i Tunis, men da han derfra var gaaet til Cadiz for at proviantere og høre Nyheder fra Marokko, fik han at vide, at Beiens Fader, Muley Abdallah, efter Opfordring fra Landets Høvdinger, havde besat Faktoret og arresteret Oberstløjtnant Longueville og hele Garnisonen. Desuden udsendte Muley Abdallah Korsarer, som Gang paa Gang kom hjem med stort Bytte, baade af Varer og Mennesker, der straks blev solgt som Slaver.

Saa snart Vejrforholdene paa Saffis aabne



Det var „Falster“, der jagede Korsaren.

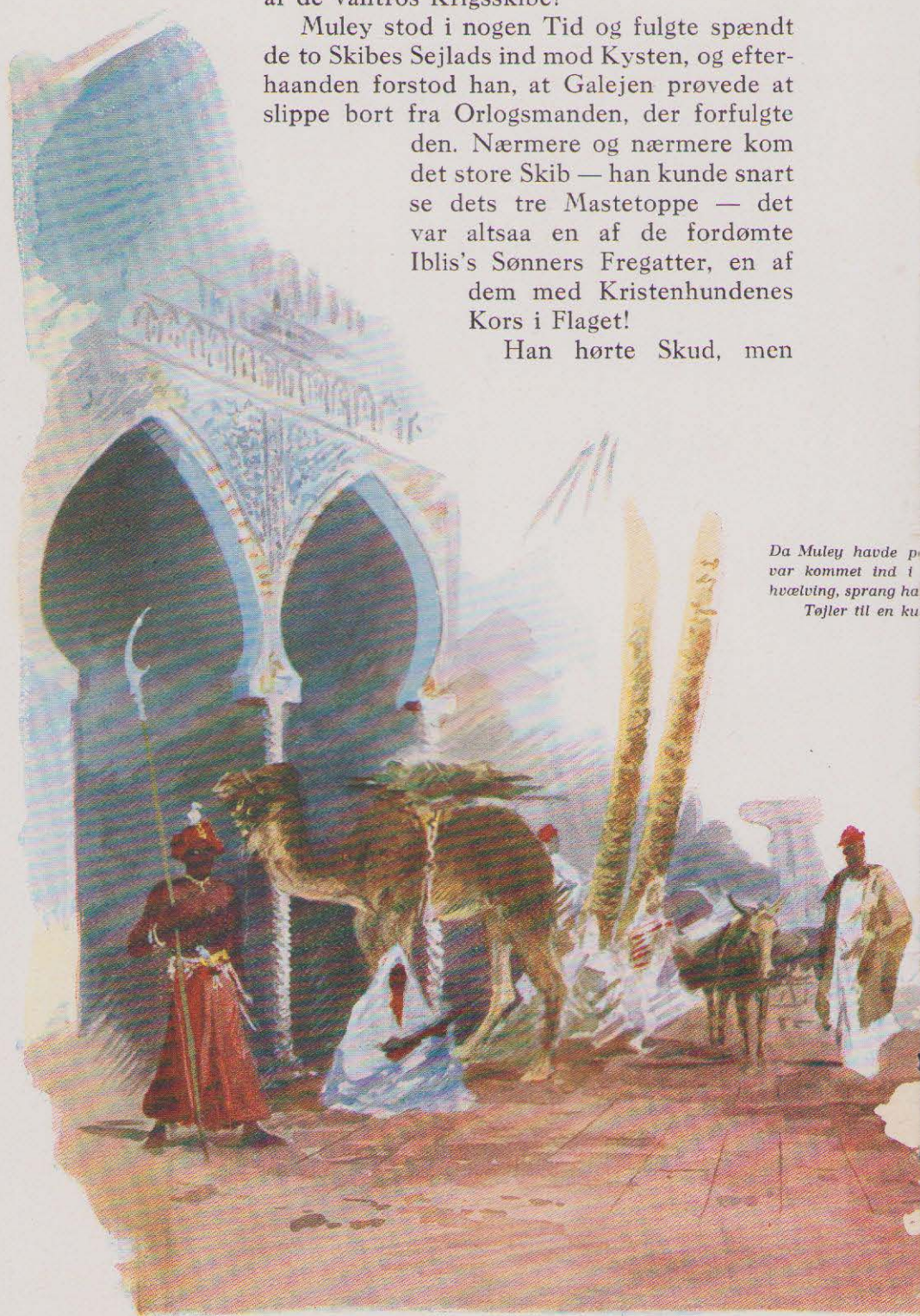
Red tillod det, ankrede Hoogland derfor op med Fregatterne og begyndte energisk at arbejde for at hævde Danmarks Rettigheder og faa Soldaterne og Faktoriet frigivet, men Beien vilde ikke lade sig tale til Rette. Longueville og Soldatesquens Officerer lod han føre til Hovedstaden Marokko, Hoogland lettede igen og gik til Gibraltar for at afvente Ordre hjemme fra. Nu besluttede den danske Regering at sætte haardt mod haardt, men sendte dog først Fregatten »Christiansborg« paa 30 Kanoner, Kaptajn I. C. Holst, til Marokko, medbringende nye Presenter til Beien, for derved muligvis at kunne ordne Sagen fredeligt. I Kanalen afgik imidlertid Kaptajn Holst ved Døden, og den lette Fregat »Blaahejren« paa 18 Kanoner, med Kaptajnløjtnant Fontenay som Chef, blev udsendt for at forstærke Eskadren og samtidig medtage Kommandørkaptajn Lützow, der foruden at være Eskadrechef skulde overtage Chefposten i »Christiansborg«. Da denne Fregat, med Næstkommanderende som Interimschef, ankom til Cadiz, gik Hoogland med de tre Fregatter til Saffi og forsøgte atter at underhandle, men da dette heller ikke denne Gang gav noget Resultat, lod han de to andre Skibe gaa til Gibraltar, medens han selv krydsede langs Marokkos Kyst.

— — —  
 Det begyndte at gry mod Dag. Muley rejste sig og saa ud mod Galejen. Efterhaanden som Solen steg op, begyndte det

at friske fra Vest; Havet, som nu havde en blaalig Tone, skiftede snart over til mørkviolet, bræmmet af skumhvide Bølgekamme. Nu saa han tydeligt Fartøjet, som for det store, trekantede Sejl og alle Aarer stærkt nærmede sig Land. Men han saa ogsaa noget andet, der gjorde ham urolig og bekymret for Galejens Skæbne. Længere ude, men med samme Kurs som denne, skimtede han nogle Sejl, som ret hurtigt blev mere og mere tydelige. Det kunde muligvis være et Handelsskib, som trygt styrede mod Land, men langt sandsynligere var det, at Galejen blev jaget af et af de vantros Krigsskibe!

Muley stod i nogen Tid og fulgte spændt de to Skibes Sejlads ind mod Kysten, og efterhaanden forstod han, at Galejen prøvede at slippe bort fra Orlogsmanden, der forfulgte den. Nærmere og nærmere kom det store Skib — han kunde snart se dets tre Mastetoppe — det var altsaa en af de fordømte Iblis's Sønners Fregatter, en af dem med Kristenhundredes Kors i Flaget!

Han hørte Skud, men



Da Muley havde p  
 var kommet ind i  
 hvælving, sprang ha  
 Tøjler til en kul

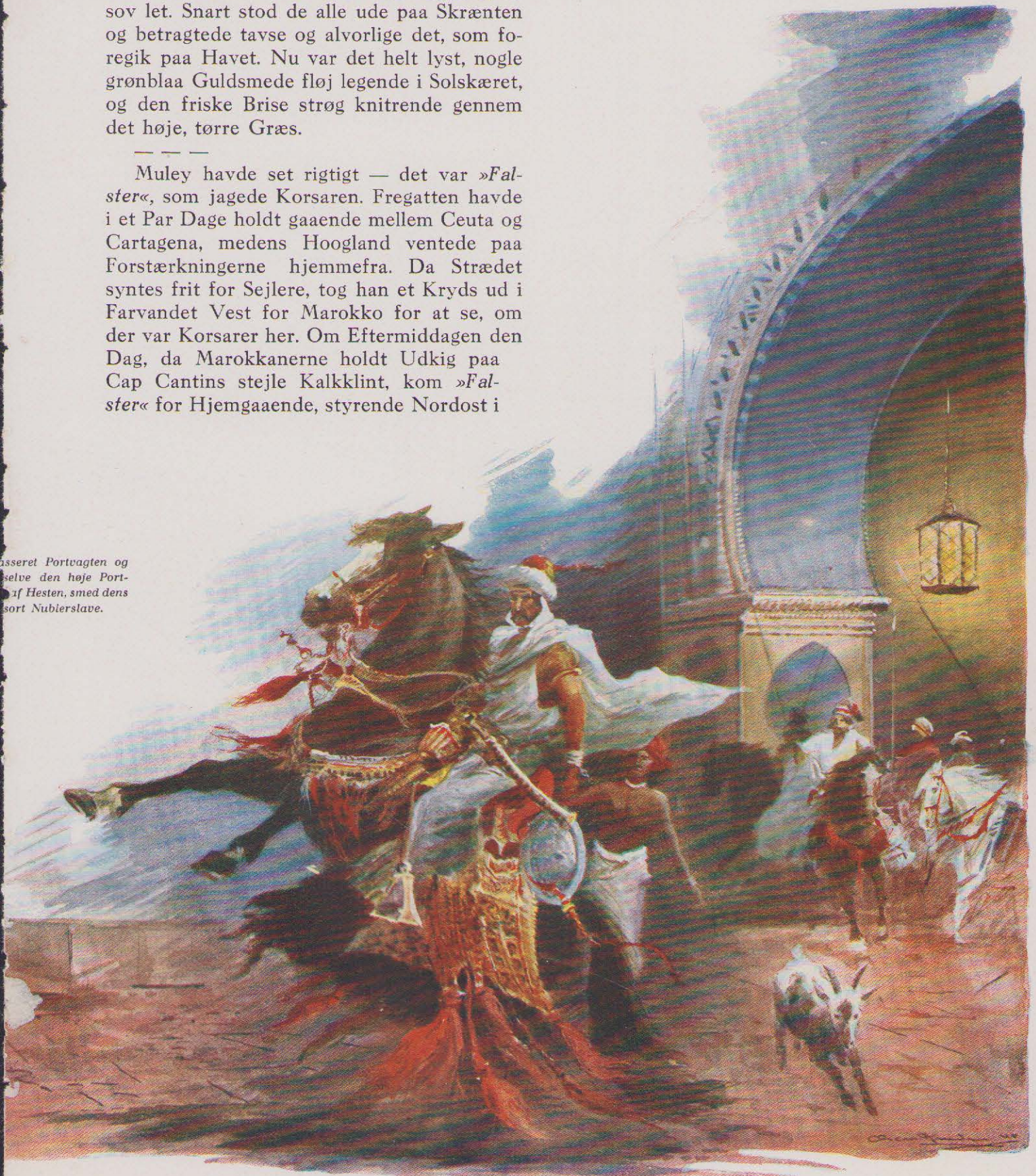


kunde endnu ikke se Røg eller Ild fra Kanonerne. Atter Skud — mange Skud — Galejen ændrede Kurs og holdt nu mere langs med Landet end mod det. Ali Reis søgte nok at slippe ind i et af de Smuthuller ved Kysten, hvor det store Skib ikke kunde følge ham. Marokkanerne ved Baalet maatte ogsaa have hørt Skuddene. Vinden bar imod Land, og de sov let. Snart stod de alle ude paa Skrænten og betragtede tavse og alvorlige det, som foregik paa Havet. Nu var det helt lyst, nogle grønblaa Guldsmede fløj legende i Solskæret, og den friske Brise strøg knitrende gennem det høje, tørre Græs.

— — —  
Muley havde set rigtigt — det var »Falster«, som jagede Korsaren. Fregatten havde i et Par Dage holdt gaaende mellem Ceuta og Cartagena, medens Hoogland ventede paa Forstærkningerne hjemmefra. Da Strædet syntes frit for Sejlere, tog han et Kryds ud i Farvandet Vest for Marokko for at se, om der var Korsarer her. Om Eftermiddagen den Dag, da Marokkanerne holdt Udkig paa Cap Cantins stejle Kalkklint, kom »Falster« for Hjemgaaende, styrende Nordost i

med Vinden agten for tværs. Vagtchefen, Sekondløjtnant Lillienchrone, stod henne agter paa luv Vagtsbænk og talte med Kvarterets to Kadetter. Folkene, der efter Middag havde haft en Times Kanoneksersits, holdt nu Tøjeftersyn, og mange af Frivagtskvarteret havde

Asseret Portvagten og selve den høje Port af Hesten, smed dens sort Nubierslave.



taget deres Sække og Kister op paa Dækket for at faa Tøjet luftet i det smukke Vejr. Der blæste en laber Kuling, som drev Fregatten frem med to, tre Knobs Fart. Folkene sad enkeltvis eller i Smaagrupper rundt om paa For- og Mellemdækket, baade til Luvart og i Læ; nogle lappede Tøj eller stoppede Sokker, andre rodede rundt mellem deres Sager og fandt Breve eller Smaating frem, som de havde købt i Middelhavshavnene. Inde under Bakken spillede fire Mand Kort — det var ikke helt lovligt under Tøjeftersynet, men de vagthavende Underofficerer lod, som om de ikke saa det.

I Læ af Fokkemasten stod to Mænd og talte sammen. Den ene, en kraftig midaldrende Kvartermester med en velplejet, svær Haarpisk, hørte til, medens den anden, en yngre Matros, læste et Brev højt.

»Ja, saa er alt jo vel, Farbror!« sluttede han og foldede Papiret sammen.

»Vorherre skal ha' Tak for det, Søren! Det er kuns skammeligt, at een inte selv har lært at læse — allenfals inte andet end som Kompassstregerne, men dem kan jeg ogsaa saa godt som nogen! Det vilde ellers ha' været helt rart, om der ogsaa var kommet Nyheder anbelangende Fætter Anders og Thora, men Du siger, at Brevet er skrevet i Januar, og ved den Tid har de kanske ikke vidst noget hjemme endnu.«

»De sa' i Cartagena, at Konsulen lige havde faaet Posten sendendes.«

»Rigtigt nok, for det ta'r immer saa lang Tid at høre Nyt hernede. Om jeg husker ret, skulde Thora jo ha' faaet Bar-

selsengen overstaaet nu. Jeg tænker, at de er vel ankommet til Livorno og har indrettet sig.«

»Jeg vilde nu inte ha' taget med en ung Kone, som endda var med Barn, paa en saa lang og besværlig Rejse, Farbror! Fætter Anders har sagtens faaet svært gode Vilkaar, siden han forlader sit eget Land og slaar sig ned i et andet.«

»Det er jo altid godt at komme ud i Verden, mens man er ung! Din Far fortalte mig ellers, at den danske Konsul i Livorno havde faaet Anders anbefalet af Kaptajn Wigant, som var Chef for »Delmenhorst«, hvor Anders sejlede som Skriver. De kan ogsaa faa det godt der, og Anders var nu inte saa glad for stadig at rakke til Søs — han blev jo aldrig helt søstærk, ved Du.«



»Ja, det er kendt nok! Hør — Du har jo en slem Rift paa Trøjen, Farbror! Træk den af, saa skal jeg lige rimpe den sammen for Dig!«

»Tak skal Du ha', Søren! Her — — Halløj, hvad Pokker er det?«

»Sejler for om Styrbord!« prajede Udkiggen paa Fokkeraaen ned.

»Vell!« lød Svaret fra Vagtchefen.

»Kan hænde, vi faar vente lidt med den Rift, Du!« sagde Kvartermesteren roligt og trak Trøjen paa igen. »Nu bli'r der kanske andet at gøre!«

De fleste af Folkene havde hørt Prajet fra Fortoppen og forsøgte at se ud over Finkenettet efter Sejleren, der imidlertid ikke kunde ses fra Dækket. Vagtchefen vendte sig om mod den ene Kadet.

»Stik op paa Fortoppen, Kadet Bruun! Tag en Kikkert med og se, om De kan finde ud af, hvad det kan være for en Fyr, Mosjø!«

»Vell!«

Kadetten skyndte sig ind i Ruffet, hentede en Kikkert, løb hen til luv Fokkevant og entrede rapt op til Salingen, hvor han satte sig, medens han med Kikkerten betragtede den lille hvide Prik ude i Horizonten.

»Naa — hvad er han saa for en?« prajede Løjtnanten utaalmodigt.

»En Galej — jeg kan kun se eet Sejl!«

»Vel! Bliv deroppe foreløbig og hold Øje med ham. — Stik ned og varsko Chefen,« sagde han saa, henvendt til den anden Kadet, »og sig, at det muligvis er en Korsar, som holder Øst i ind mod Land!«

»Javell!«

Kadetten løb ned, og straks efter kom Kaptajn Hoogland op paa Dækket med sin lange Søkikkert i Haanden.

»Kan man se den her fra, Løjtnant?« spurgte han.

»Endnu ikke, Herr Kaptajn! Kadet Bruun holder Øje med den oppe fra Salingen.«

»Godt!« Hoogland gik forefter, entrede op i Forre Mærs og rettede Kikkerten mod Korsaren. Han stod længe og betragtede den, entrede saa ned igen og gav Løjtnant Lillienchrone Ordre til at lade pibe Tøjet paa Plads. Løjtnanten varskoede Ordren videre, Underofficerernes Baadsmanspiber udsendte skingrende Triller, der fulgtes af Kommandoraabene: »Skej ud overalt! Tøjet paa Plads!« Folkene skyndte sig at pakke sammen og faa Sække og Kister stuvet af Vejen om Læ, og

snart var Vagtskvarteret paa deres Poster, klar til eventuel Manøvrering. Ewald Henrich, Kvartermesteren, der før havde staaet og talt med sin Brodersøn, tog som Kvarterets faste Rorgænger Rattet.

»Lad falde og hold Kurs efter Galejen, Løjtnant Lillienchrone!« sagde Hoogland og gik ind i Ruffet.

»Vel, Herr Kaptajn!« — »Klar ved Bagbords Braser!«

»Klar ved Bagbords Braser!« svarede Baadsmanden og pøb Folkene til Braserne. Straks efter gav Løjtnanten Ordre til at brase, og samtidig varskoede han til Kvartermesteren: »Bagbord!«

»Bagbord skal være!« svarede Henrich og drejede Rattet. Fregatten begyndte at falde, og lige inden den stævnede Galejen, blev Ræerne stillet, og Lillienchrone varskoede:

»Støt saa! Kurs efter Sejleren!«

Heinrich gentog Kommandoen, og for fulde Sejl stævnede »Falster« Galejen. Lige inden Solnedgang havde Fregatten halet saa meget ind paa den, at man fra Dækket tydeligt kunde se dens store trekantede Sejl og Aarerne, der tog Vandet, men saa begyndte Vinden at løje, og Mørket gjorde, at Rorgængerne ikke mere kunde holde Kurs efter Galejen fra Dækket. Saa maatte Kadetten paa Salingen tage Affære, de kunde stadig skimte Korsaren, og efter hans Opgivelser blev Fregatten styret Natten igennem.

Ved det første Skær af Dag blæste det atter op fra Vest, og Sejlene begyndte at fyldes. Næstkommanderende lod Folkene pumpe Vand og hive det i Pøse op til Mærsene, hvorfra Topsgasterne med Sprøjter forsøgte at gøre Sejlene vaade, saa at de bedre kunde tage Vinden. Farten blev større, ret længe varede det heller ikke, før der fra Fortoppen, hvor Kadetterne Natten igennem havde tørnet som Udkigge, lød Prajet:

»Sejleren ret forude!«

Saa lod Næstkommanderende Bagbords Læsejl sætte paa Fortoppen. Det gav mere Fart, Afstanden mindskedes hurtigt, og snart var Galejen saa nær, at de fra Fregattens Dæk kunde se, at den var fyldt med Marokkanere, der hujede og skreg, medens de truede ad Fregatten og uden ringeste Mulighed for at ramme affyrede deres lange Bøsser mod den. Det vedblev at blæse op, og »Falster« halede stærkt ind paa Korsaren, som nu ændrede Kurs og løb mere langs med Landet. Fregat-

ten fulgte efter i dens Kølvand, Hoogland kom paa Dækket, og da han skønnede, at Afstanden snart var passende til at begynde Skydningen, lod han blæse »Klart Skib«. Og saa kom endelig det af hele Besætningen med Længsel ventede Øjeblik, hvor Fregattens forreste Kanoner kunde bære.

»Skyd efter Sejlet!« prajede Hoogland. Skud efter Skud faldt, men Afstanden var alligevel for lang, saa de fleste Kugler vandede agten for Korsaren. Hoogland saa op mod Bovensejlene — der var vel rigeligt med Vind til at føre dem, men de fik staa! Nærmere og nærmere kom de Galejen — dens Sejl fik nogle store Huller, og en Kugle knækkede en Aare og slog Roerne over Ende. Nu begyndte Korsarerne ogsaa at skyde med et Par smaa Agterkanoner, men Skuddene splintrede kun lidt af »Falster«s Lønning.

Det friskede stadig, Hoogland lod Boven-Bramsejlene bjærge og Læsejlene tage ind, men Fregatten var nu ogsaa saa nær, at hvert af dens Skud ramte. Pludselig drejede saa Galejen Styrbord over ind mod nogle Skær, bag hvilke der saas en smal Indskæring i det høje Land. Fregatten faldt af og fulgte efter — Lodhiverne havde Vand nok, og Galejen var saa nær ved at blive taget! Blot een heldig Salve — i Drejet løsnede »Falster« sit fulde Styrbords Lag, men det lykkedes ikke at faa ødelagt Korsarens Mast, som Hoogland havde haabet. Marokkanerne skreg og hylede, men med stor Fart fortsatte Galejen alligevel, og strøg saa pludselig ind i den smalle Fjord, hvor den lige akkurat kunde undgaa at ramme Fjeldsiderne med sine Raanokker. Saa gav Hoogland op! Der kunde han ikke følge efter med Fregatten — Galejen fik en Afskeds-salve, og »Falster« opgav Jagten.

Da Muley havde set Ali Reis's Galej forsvinde inde bag Skærene og Fregatten staa til Søs igen, vendte han sig mod sine Mænd, som han gav Ordre til at stige til Hest og følge ham. Ordren blev hurtigt adlydt, og efter Muley jog Marokkanerne bort fra Kysten. Først gik det hen over øde Strækninger med Sand og sparsomt Græs, derefter Syd paa gennem mere frugtbart Land med Fyrre- og Korkegeskove. Af og til passerede de Teltlejre og smaa Landsbyer med lave, hvidkalkede Lerhytter, der uden Vinduer laa klinet tæt op ad hinanden. De red forbi grønne Græsgange med Faar og Geder, forbi Majsmarker og

Grupper af Palmetræer. Gennem Landet rislede mange Smaafloeder og Bække, som fra Højderne søgte ned mod Havet. Og bag det hele, langt ude i Øst, hævede Atlasbjergene deres snedækkede Toppe, som skærmede Vestlandet mod de hede sydøstlige Ørkenvinde.

Lige før Natten brød frem, naaede de Havnestaden Saffis Porte og red gennem de snævre, smalle Gyder ned mod det gamle Citadel. Det var en stor, firelænget Bygning, hvor der i Vinklerne stod svære Taarne, forsynet med Skydeskaar. Pladsen mellem Længerne var meget rummelig. I dens Midte laa et muret Vandbassin, kranset med grønne Planter, og i en Cirkel uden om disse groede Palmer. Bygningerne mellem Taarnene havde mod Pladsen store tilgitrede Vinduer, udført med skønne mauriske Buer foroven og Søjlebalustrader forneden, medens der til Gaden kun fandtes enkelte Glugger. Langs Længerens Inderside løb en overdækket Søjlegang, hvori Udgangene fra Bygningen udmundede. Rundt om paa Pladsen laa Rabatter med Buske og Blomster, og midt i Bassinet stod en nydelig Springvandsgruppe.

Da Muley havde passeret Portvagten og var kommet ind i selve den høje Porthvælvning, sprang han af Hesten, smed dens Tøjler til en kulsort Nubierslave, lod ogsaa sine Mænd sidde af og gav dem Ordre til at vente. Rundt om i Søjlegangen hang tændte Amples med farvet Glas, mange Dragomaner<sup>1)</sup>, Krigere og Slaver drev om i Gangene eller spadserede paa Pladsen ved Bassinet. Ovre fra en af Længerne lød Latter og Musik fra Strenginstrumenter — der laa Muley Abdallahs Harem. Udgangene fra Bygningen til Søjlegangen var dækket med Portierer, Muley gik hen til en af disse, skød den til Side og stod saa i et mindre Rum, oplyst af en pragtfuld Ampel. I Rummet, der ved en anden Portiere var skilt fra de indre Værelser, stod to bevæbnede Marokkanere. Da de saa Muley, bøjede de sig for ham, og den ene af dem trak Portieren til Side. Muley traadte nu ind i en større Sal, oplyst af mange Amples og Lysekroner. Langs dens Vægge stod lave Borde, hvorpaa der fandtes Kander og Glas eller Fade med Frugt og Sukkersager. Ved nogle af Bordene laa svære Puder, dækket af tykke, bløde Tæpper fra Nairouan, og paa

<sup>1)</sup> Egentlig Tolke, men efterhaanden Betegnelse for Stormændenes øverste Tjenere.

disse sad paa Hug en Del Marokkanere, som røg Vandpiber og talte sammen. Lige inden for Døren opholdt sig nogle Krigere og Slaver, der opmærksomt syntes at afvente Vink eller Befalinger fra en gammel, hvidskægget og meget fed Mand, som sad ene ved et Bord midt for Salens Langvæg. Muley gik hen mod denne Mand og bøjede sig dybt for ham.

»Allah velsigne Dig, Muley Abdallah!«

»Vær hilset, Muley ben Charouk! Velkommen hjem efter Din Færd i den sande Guds og hans Profets Tjeneste. Hvad nyt har Du at fortælle mig?«

Muley meddelte den fede Mand, Beiens Fader, alt om Galejen og dens Kamp med den danske Fregat. Marokkanerne rundt om lyttede ivrigt til, afbrød ogsaa med Bifaldsraab eller Forbandelser, lige som Beretningen indbød til det, og da Muley sluttede med at fortælle om, hvorledes Ali Reis havde narret Fregatten og var smuttet ind i den smalle Slut mellem Fjeldene, lo Mændene til hinanden og klappede ivrigt i Hænderne.

»Saa hører vi sikkert i Morgen fra Ali Reis, den sande Tros tapre Forsvarer!« sagde Muley Abdallah. »Saa Du, om de vantro dræbte nogle af hans Folk?«

»Nogle, men hvor mange ved jeg ikke. Kampen var haard, og Galejen fik mange Skud. Men den var godt lastet, og Ali Reis narrede Kristenhundene for deres forventede Bytte.«

»Allah velsigne Dig, Muley! Det er gode Efterretninger at bringe min Søn Beien i Morgen. Vi lader Ali Reis selv ride til Marokko med Halvdelen af Godset og Slaverne, saa Muhamed ben Abdallah kan glæde sig over vort Arbejde her. Du saa ikke andre af de vantros Skibe?«

»Nej, den anden Fregat viste sig ikke. Den er maaske gaaet til Spanien, Allah ved det! Foreløbig har vi intet at frygte.«

»Du taler sandt, Muley ben Charouk. Sæt Dig her!« Abdallah viste Plads ved sin Side. »Mustafa, en Skaal Vand, bring Vin og Frugt, og sørg ogsaa for hans Mænd!«

Muley bøjede sig atter.

»Allah bevare Dig, Muley Abdallah! Din Godhed mod mig er umaadelig!«

Abdallah smilede.

»Langt fra, Du Profetens tro Tjener! Vi maa haabe, at Ali Reis har nogle gode, kraftige Slaver, saa Du kan købe Dig een paa Bazaren, naar de bliver ført til Salgs. Den nye

Slave, Du købte af Ali forrige Gang, er flygtet, medens Du var borte.«

»Flygtet! Den forbandede Hund! Saa gid — — —«

»Du maa ikke forivre Dig, Ven,« sagde Abdallah og løftede sin fede Haand advarende mod Muley. »Siger ikke Profeten, at den Mand, der forstaar at dæmpe sin Vrede, er stor for Guds Ansigt?«

»Men han har kostet mig 500 *piastre*, den Hund! Allah fordømme ham — — —«

»Og den, som i Hidsighed nævner Allahs Navn, forskyder ham i sit Hjerte!« afbrød Abdallah, medens han smilede lunt.

»Rigtigt nok, Muley Abdallah — jeg har ogsaa læst Skriften, og — — —«

»Jeg maa afbryde Dig igen! Har Du læst Skriften ret, kender Du ogsaa Profetens Ord: Sandelig, I som har læst Skriften og har lært af den, bliver velsignede! Trøst Dig med det og vær rolig!«

»Profetens Ord er Sandhed! Tillader Du, at jeg gaar til mit Hus for at høre, hvad der er gjort for at finde Slaven?«

»Da Din første Dragoman var forhindret, har en af Dine Venner, Ibrahim ben Jussuf, taget sig af Eftersøgningen. Men jeg har intet hørt om, at Slaven er fundet.«

»Hvorfor har Dragomanen været forhindret, Du Troens Støtte?«

»Fordi Slaven kvalte ham, inden han flygtede! Naa, her er Mustafa med Skyllskaalen, Muley ben Charouk! Dyp Dine Hænder, som Koranen byder, sæt Dig her ved min Side, spis og drik — og lad os tale roligt sammen!« — — —

Efter Jagten paa Galejen gik »Falster« til Gibraltar, hvor nogen Tid efter »Blaahejren« ankom, ledsaget af Transportskibet »Friedrich og Lovise«, og Kommandørkaptajn Lüt-zow overtog Kommandoen over Eskadren. Hoogland meldte sig om Bord hos ham og afgav Beretning om det forefaldne. Efter nogle Dages Forløb lettede hele Eskadren, og midt i Maj 1753 ankrede den op paa Saffis Red. Den fransk Konsul Rey, en Mand med et ret tvivlsomt Rygte, som hidtil nærmest havde modarbejdet Danmarks Interesser, blev ved Synet af den stærke Eskadre betænkelig og roede snarest ud til Eskadrechefen, som han tilbød sin Assistance ved Forhandlinger med Beien. Forinden havde han talt med denne, der efter hans Raad nu gik imod sin Fader, Muley Abdallah, og lovede at stille sig imøde-

kommende over for Danmark. Hoogland, som nærede Mistanke om, at Konsul Rey havde modarbejdet Oberstløjtnant Longueville og maaske endda havde medvirket til Muley Abdallahs Optræden mod denne og Garnisonen, fraraadede Lützen at indlade sig med Konsulen, men Eskadrechefen mente, at denne nu regnede det fordelagtigt at holde gode Miner med de Danske, og besluttede sig alligevel til at modtage Reys Tilbud.

Han begyndte derfor, foreløbig med Konsul Rey som Mellemand, at underhandle med Beien. Det tog en Del Tid, idet Beien opholdt sig i Hovedstaden Marokko og ikke ønskede at komme til Saffi, hvor hans Fader residerede, men den franske Konsul ydede virkelig god Assistance, saa Forhandlingerne skred godt frem. Lützow sparede ikke paa Gaver, men lod samtidig Beien forstaa, at dersom der kom Vanskeligheder i Vejen, agtede han at bruge Magt. Konsulen kom naturligvis hyppigt om Bord til Lützen, som ogsaa aflagde Visitter i det franske Konsulat, da han var sikker paa, at med Fregatterne liggende foran den aabne By løb han ingen Risiko ved at sende Fartøjer ind.

En Dag hen mod Solnedgang laa »Falster«s Chefsfartøj inde ved Kajen for at hente Eskadrechefen, der ledsaget af Hoogland og sin Adjudant skulde spise Middag i Fregatten. Ewald Henrich, der som Kvartermester havde styret Sluppen ind, gik frem og tilbage oppe paa Kajen og betragtede det livlige Folkeliv, som udfoldede sig paa Torvet ved Havnen. Marokkanerne holdt sig dog noget paa Afstand, men en Del Jøder og Negre, som gerne vilde handle med Søfolkene, dristede sig efterhaanden ned mod Fartøjet. Mellem disse var en gammel, krumbøjet Jødinde, der slæbte en Kurv med Majs-kager. Hun var klædt i Laser og Snavs og havde for Ansigtet et sort Slør, der kun lod Øjnene fri. Langsomt rokkede hun nærmere og nærmere, og derved lagde Henrich Mærke til hende. Der var noget vist tøvende eller ængsteligt ved hendes Optræden; stadig holdt hun Øje med, hvad der skete paa Havnepladsen, men passede samtidig at nærme sig »Falster«s Fartøj. Pludselig ligesom rettede hun sig, idet hun saa op mod Pladsen, hvor de tre danske Søofficerer, ledsaget af Konsul Rey, hurtigt kom gaaende ned mod Kajen, men krøb saa straks efter atter sammen og trippede nu hen imod Kvartermesteren.

»Saa — forsvind nu, Mutter!« brummede Henrich og skubbede hende lempeligt til Side, for at hun ikke skulde staa i Vejen for Officererne, der var tæt ved Trappen i Kajen, hvor Fartøjet havde lagt til. Men i samme Øjeblik, som Henrich sprang ned i dette for at tage Roret, og Eskadrechefen begyndte at gaa ned ad Trinene, rettede Jødinden sig igen, løb hurtigt hen og greb fat i Lützows Arm og raabte paa Dansk:

»Frels mig, Herr Kommandør — jeg er løbet fra Slaveriet — det gælder mit Liv!«

»Hvad Fanden — — naa, spring ned i Sluppen!« svarede Lütow forbavset. »Og sæt saa af, Gutter, men hurtigt! Ellers faar vi s'gu Ballade!«

Det saa ogsaa ud til det! I samme Øjeblik, den gamle Kvinde rettede sig, smed Kurven med Majs-kagerne, skørtede op og sprang ned i Fartøjets Stævn, løb nogle Marokkanere til under Skrigen og Forbandelser, idet de truede mod Fartøjet med knyttede Næver. Men de danske Orlogsgaster var dem for raske i Vendingen — Sluppen havde allerede sat af, og for kraftige Aaretag styrede Henrich den ud mod »Falster«.

Folkene saa forbavset paa den dansktalende gamle Jødinde — der pludselig forvandlede til et velvoksnet Mandfolk! Og maabende gloede Henrich paa ham, men turde af Hensyn til Officererne intet sige. Da de naaede Fregattens Faldereb, gav Lützow Manden Ordre til at følge med op, og da Officererne var kommet om Bord, og Manden gik agter over for at naa Falderebet, rakte han Haanden ud mod Kvartermesteren, som trykkede den kraftigt og udbrød:

»Det var Fanden flaa mig den kraftigste Overraskelse, jeg har været ude for endnu — og jeg begriber inte et Slag af det hele, men velkommen om Bord, Anders!«

Manden fulgte efter Officererne hen paa Skansen, hvor han fortalte Eskadrechefen, at han var tidligere Skibsskriver Anders Jensen, og at han med sin Kone havde været Passagerer i en norsk Brig paa Vej til Livorno, men at de for en Snes Dage siden var blevet overfaldet af Korsarer. De var saa begge blevet solgt som Slaver til samme Mand, en højtstaaende Marokkaner, som mishandlede dem frygteligt og havde pisket hans Kone, skønt hun hvert Øjeblik kunde vente at barsle — eller maaske netop derfor! Det dræbte hende, og han selv var lænket i nogen Tid, men blev

saa befriet for Lænkerne for sammen med nogle andre Slaver at arbejde paa en Tilbygning til deres Herres store Ejendom. Her hændte det en Aften, at den Dragoman, der havde Tilsyn med Arbejdet, et Øjeblik kom tæt hen til ham, og uden at tænke over, hvilke Følger det kunde faa for ham, greb han, rasende og fortvivlet over Hustruens Død, fat i Marokkaneren, væltede sig over ham og kvalte ham. Liget slæbte han hen bag en Gruppe Buske og gemte sig selv et andet Sted. Det lykkedes ham i Nattens Løb at flygte bort og at købe Kvindetøjet og Kurven med Majskagerne af en Jødinde, der lovede ham at holde Tand for Tunge. Forklædt havde han saa klaret sig ved at skjule sig om Dagen, til han fandt Lejlighed til at give sig under sine Landsmænds Beskyttelse.

»Vi faar noget forbandet Vrøvl for den Historie,« sagde Eskadrechefen, da Anders Skriver var blevet sendt forefter for at faa noget mere passende Tøj paa, »og nu maa De, gode Konsul, prøve at opnuse, hvad jeg kan vente af Ubehageligheder fra Beiens og de andre Banditters Side. Selvfølgelig vil vi betale den Sum tilbage, som Mandens Ejer har givet for ham, og vel ogsaa en passende Present til Beien, som vi nu kan blive enige om. Men Fanden fløjte mig, om jeg gaar med til at aflevere en Landsmand til de Slavepiskere, som antagelig vil flaa Huden af ham, dersom de faar Fingre i ham!«

Konsulen lovede at ordne Sagen, men bad om at maatte blive om Bord nu, da han, fordi Befolkningen sikkert var ophidset over Flugten og Mordet, ikke turde risikere at gaa i Land før næste Dag. Henne forude fortalte Anders sine Slægtninge og de øvrige Nybordersgaster, hvoraf mange kendte ham, hvad der var sket, og Henrich bandede fælt, men ærligt paa hele Besætningens Vegne paa, at hver eneste fordømt Muselmand, der vovede sig om Bord, omgaaende skulde blive eksporteret ud til Fiskene!

— — —

Mod Hooglands Forventning udrettede Konsulen et virkelig godt Stykke Arbejde for Danmarks Interesser. Det lykkedes ham at faa ordnet Sagen med Anders mod, at Lützwow skulde betale Muley ben Charouk 500 *piastre* samt forære ham et Sølvur og otte Alen hollandsk Klæde som Bod for den dræbte Dragoman. Desuden maatte han sende Beien et Guldrepeterur med en Safir i Dækslet, og

Muley Abdallah 300 *piastre*, et Stykke Sølvbrokade og et Par Pistoler med Sølvbeslag, men da Lützwow havde Bemyndigelse til efter eget Skøn at udgive ialt 6000 *piastre* til Presenter, gik han gerne med til dette. Faa Dage efter afsluttedes ved Konsulens Medvirken en ny Handelstraktat, hvori de danske fik Løfte om fri Handel enkelte Steder i Marokko samt Tilladelse til at beholde Faktoriets i Saffi og endda opføre et nyt i St. Croix. Beien lovede desuden at modtage en dansk Konsul og erklære sig vel tilfreds med de i Anledning af Traktaten modtagne Presenter. Som Følge heraf blev den 3. Juni Oberstløjtnant Longueville og Faktoriets Garnison frigivet, og i den Anledning inviterede Eskadrechefen samme Aften Oberstløjtnanten, Skibscheferne, Soldatesquens Officerer samt enkelte andre Gæster til Middag om Bord i »Christiansborg«. I Skibene fik Besætningerne Eftermiddagen fri, og der blev udgivet en Ration Rom til hver Mand. Ingen maatte gaa i Land, men det blev tilladt Kadrejerne at komme om Bord for at handle.

Forude paa Banjerne i »Falster« sad ved Tømmermandens Hellegat Anders Jensen med Henrich og Søren, hans Slægtninge samt Tømmermanden, der var Henrichs gode Ven. De holdt sig nede, fordi det vilde smerte Anders for meget at være paa Dækket, hvor Kadrejerne stod med deres Varer, og — som Henrich sagde — for at han ikke skulde blive fristet til at hive nogle af dem over Bord, som han havde svoret at gøre. Det var forbudt Kadrejerne at komme ned om Læ, og de fire Venner passerede fredeligt ved deres Romration, som de havde tillavet som Toddy. Derfor saa de ikke, at en i sin Burnus tæt tilhyllet Marokkaner kom gaaende agter fra, før han var tæt henne ved dem. Henrich, som først opdagede Manden, sprang op og gik hen imod ham, men i samme Øjeblik pegede Anders paa ham og skreg vildt:

»Det er ham — ham, den Bøddel, der piskede Thora til Døde! Aa-aa, slip mig, Søren — — slip mig, siger jeg, saa jeg kan kvæle ham — slip dog!«

Medens Søren og Tømmermanden forsøgte at holde den rasende Skriver tilbage, vilde Henrich standse Marokkaneren, men lynsnart skød denne Henrichs Arm til Side, og i samme Øjeblik røg noget blankt gennem Luften — Anders udstødte atter et Skrig, rev sig med et voldsomt Ryk løs — og væltede ned i Hel-

(Fortsættes Side 65).

- stakkels

# DJÆVEL



## En Legende fra gamle Dage

Fortalt af HARALD TOFTE

Illustreret af OSCAR KNUDSEN

**D**ER var en Gang — for at begynde i den gode, gamle Eventyrstil — en Del Fiskere, som havde gjort en rigelig Fangst paa det gyngende Hav, der rullede sine Bølger op mod vort Fædrelands Kyster. Men da Fangsten var bjærget fra Garnene og hældt over i en stor Vogn, begyndte Vanskelighederne for de kære Godtfolk, vi nu fortæller om. Vognen skulde køres op over Bakken, ad sandede Veje, og Folkene maatte lægge alle Kræfter i for at faa deres værdifulde Fangst ført hjemad. Men saa skete det, at Vognen ved en Omdrejning af Vejen sad uhjælpelig fast i det bundløse Sand; den kunde hverken rokkes eller drejes, men sank tværtimod dybere, jo mere de brave Sømænd og Fiskere skubbede paa.

„Om vi nu kunde faa lidt Bistand af vor gode Skytshelgen Sanct Nicolaj og af de kære Engle, saa var det ikke saa galt,“ sagde en af de kloge, gamle Søfolk. Han syntes, at saadan som det nu gik, kunde det jo ikke vedblive at gaa; der maatte tænkes lidt paa Hjælp andetsteds fra.

Saa var der en i Flokken, der mente, at han stod i særligt godt Venskabsforhold til Helgene og Englene; han gik lidt afsides og søgte at faa disse gode Venner i Tale. Men Englene var formodentlig optagne andet Steds i Øjeblikket, og Sanct Nicolaj vendte rent ud sagt det døve Øre til. Der blev altsaa ikke nogen Sild af den Makrel, som den gamle Sømænd sagde, og saa var man lige vidt igen. Nu laa der saa store Værdier der paa Vejen, saa meget af Betydning for dem alle i Fiskerlejet, og saa kørte man uhjælpelig fast med det hele, ligesom man var godt i Gang.

Men saa var der en gammel Fisker i Flokken; han hørte til de tungnemme Folk, som man jo ogsaa kan træffe andre Steder end blandt Fiskere, og han skulde derfor først rigtig grunde over, at Hjæl-

pen ikke straks kom fra den Kant, hvorfra den var ventet. Da det endelig gik op for ham, hvad der egentlig var Tale om, udbrod han: „Det var som Satan!“ „Ja saagu,“ sagde en anden, som derved fik en Idé: „Der skulde da vel ikke i Stedet for være en skikkelig Djævel her i Nærheden, der kunde tage en Haand med i vort Arbejde?“

Nu kan det til Tider gaa saaledes, at man er nærmere ved Opfyldelsen af sine Ønsker, end man selv venter, skønt det jo desværre kun er sjældent, det sker. Men i dette Tilfælde indtraf der en skikkelig Djævel, som netop kom ned over Bakken paa Vej mod Stranden. Det vakte jo Opsigt i Flokken; nogle mente, han vilde ned til Vandet for at drukne sig som Bod for sine tidligere Skarnsstreger, andre troede, han vilde ned til Havet for at vaske sig, skønt en Djævel jo aldrig kan blive helt ren. Saa var der dem mellem de yngre og mere sportsinteresserede, som var sikker paa, at han skulde ned til Søen for at faa sig en opfriskende Svømmetur inden Middagen. Men hvorom alting nu er, saa kom en Djævel altsaa forbi paa Vejen, og han gjorde saamænd ingen Hemmelighed af at være en Djævel, det var tydeligt nok at se. Dog var han vist ikke af de allerværste, han gik sikkert og overvejede, om han ikke burde gaa i Kloster, medens det endnu var Tid, inden han blev en altfor gammel og forhærdet Djævel. Det gælder jo om ikke at lade det rette Tidspunkt smutte sig forbi. I Tanker gik han da, og det var derfor, som vaagnede han af en Drøm, da den mest modige og behjærtede Mand i Flokken gik ham imøde med Hatten i Haanden og med alle Tegn paa den dybeste Ærbødighed.

„Hvad ønsker Du?“ sagde Djævelen venligt, han vilde dog ikke tilføje „min Søn“ eller „min Ven“, som andre saa ofte siger, for ikke at støde an mod god Tone blandt de brave Fiskermænd.



Saa blev der en Forklaring og Forhandling med Henstillinger og Forventninger og Haab om Bistand fra den kære Hr. Djævels Side for at faa den rige Fangst bjærget op til Fiskerlejet. Der vilde blive Glæde og Velstand over det hele, ikke mindst i de mange smaa Hjem, om Djævelen vilde hjælpe dem Fangsten i Hus. Er man virkelig en skikkelig Djævel, kan man naturligvis ikke i Længden sige nej til saadanne indtrængende Anmodninger. Det gik da ogsaa saadan, at Djævelen deroppe paa Bakken sagde: „Ja-ja-da, lad mig saa tage fat!“

Det maa siges til Djævelens Ros, at det hjalp svært paa Arbejdet, da han tog fat. Vognen kom paa ret Køl, og det gik rigtigt flinkt hen ad Vejen mod Fiskerlejet. Da de brave Fiskere saa, hvor godt det nu gik altsammen, holdt de op en efter en at tage Del i Arbejdet. Men det var, som om Djævelen

slet ikke mærkede det; han klarede Vanskelighederne, og snart stod man oppe ved Fiskerlejet, hvor Husene klyngede sig sammen om Kirken og Kroen.

Den Fisker, der først havde givet sig i Kast med Djævelen, kom nu til at tænke over, at det maaske var heldigst, man ikke hjemme i Lejet fik Færten af, at en Djævel havde haft en Finger med i Spillet. Der kan være ond Sladder nok foruden, saa man ikke selv behøver at hjælpe den frem. Derfor hviskede han til sine Kammerater, at nu de var kommen over det værste ved Djævelens Hjælp, saa var det vel bedst, man gav ham Løbepas — men selvfølgelig med fuld Honnør. Saadanne Forslag bliver jo altid vedtagne, og saa stoppede man op paa Vejen. Den omtalte Fisker stod med Hatten i Haanden og holdt en Tale for den skikkelige og hjælpsomme Djævel, der havde hjulpet dem ud over

Vanskelighederne og i sit fremtidige Liv med Stolthed kunde mindes at have gjort en virkelig god Gerning. Saa kom der en lille Pause, men saa syntes den tungnemme Fisker, at der manglede noget, og saa udbragte han et Leve for den hjælpsomme Djævel, og det Leve blev i ren Tankeløshed støttet af Fiskerne ved et tredobbelt Hurra.

„Naa,“ tænkte Djævelen,



Vognen skulde køres  
op over Bakken.

„nu kan de nok være mig foruden. Men det er man jo forberedt paa, naar man omgaas med Mennesker. I Nødens Stund er enhver Hjælp hjertelig velkommen, men naar Nødens Time er udrunden, kommer Hensyn og Krav og Kritik og Forhold troppende op. Saa maa man se at faa Hjælperen af Vejen, hvis han ikke „gør sig i Landskabet“.“

Saa sagde Djævelen „Farvel!“ og Fiskerne svarede med „Farvel og mange Tak!“ Det skal man nu ellers være lidt forsigtig med, for i et andet Eventyr fortælles det, at Smedens Kat fik saa mange Gange „Tak“, at han døde deraf.

Fiskerne tog saa fat i Vognen og kørte den Resten af Vejen, og snart var der stor Glæde over den rige Fangst rundt om i Fiskernes Hjem.

Men hen ad Eftermiddagen samledes de heldige Sømænd og Fiskere i Kroen for at tale om, hvad der var udrettet. Kromanden var imidlertid en „Rævepels“, der altid stod paa Lur, og han havde da ogsaa opdaget, at en Djævel havde givet Fiskerne en Haandsrækning, som ikke var helt ringe. Derfor kunde han ikke dy sig for at stikle lidt til de højrøstede Godtfolk, der helt fortabte sig i de Heltebedrifter, som de mente at have udført ved Bjærgningen af Fangsten.

„Naa-ja!“ sagde den omtalte Fisker, „det behøver jo ikke at skjules, at en Fyr, vi mødte paa Vejen, tog en Haand i med. Det var en stakkels Djævel, som bad os saa inderligt, om han maatte være med, at vi ikke nænnede at afslaa hans Bøn. Den arme Djævel var ikke vant til at være mellem ærlige Folk, og det var naturligvis derfor, han gerne

vilde benytte sig af Lejligheden, det sølle Skrog.“ „Ja! og tænk saa,“ sagde en ung Fisker, der lige var blevet gift, „han havde to Horn i Panden, det Fjols!“

Men den gamle, lidt tungnemme Sømænd tog sig sammen og udbrød: „Og paa det ene Ben havde han kun en Hestefod, og med den kom han til at træde mig over min Yndlings-Ligtorn, den Idiot!“

Stakkels Djævel — vent aldrig Barmhertighed eller blot Retfærdighed hos Menneskene; en Djævel er og bliver en Djævel, særlig hvis han da er skikkelig og tjenstvillig og hjælpsom. Det vil sige, han bliver endda i saa Tilfælde en ynkværdig Skikkelse, som Godtfolk maa se snarest mulig at blive kvit, saasnart han har hjulpet dem ud over Vanskelighederne.

*Den mest modtge og behjertede Mand i Flokken gik ham imøde.*



*Det var en stakkels Djævel, der bad os saa inderligt.*







Illustreret af  
H. SCHØSLER-PEDERSEN

Af CHR. CHRISTIANSEN

„CABALVA“ var et Fuldskip paa 1200 Tons Drægtighed og tilhørte det britisk-ostindiske Kompagni. Disse Skibe, der ofte var udsatte for ret alvorlige Angreb af Sø-røvere, var armeret som Orlogsskibe og havde store Besætninger. „Cabalva“s Besætning beløb sig til 130 Mand, deri indbefattet 6 Officerer, een Læge, een Læge-assistent, syv Midshipmen og een Passager. Denne havde tidligere været Proviantforvalter i Kompagniets Tjeneste, men havde nu faaet Ansættelse paa dets Kontor i Canton og skulde ud og overtage Pladsen. Skibet havde en kostbar Ladning inde, Klæde, Mousselin, Jern, Bly, Vine, Spirituosa og Øl, desuden en Del spanske Dalere, samt en Masse mindre Genstande som Ure, Parfumer o. lign. „Cabalva“ var bestemt for Canton, men den 7. Juli 1818 stødte den paa Garrados Revet ved Cardagos i det indiske Ocean og blev totalt Vrag. En stor Del af Mandskabet druknede, men Størsteparten reddede sig dog op paa nogle Sandbanker, der var saa lave, at det meste af dem var oversvømmet ved Højvande. En Storm vilde uvægerlig have fejlet hver eneste Sjæl i Havet. En af Styrmandene aflagde senere følgende Søforklaring for Retten i England.

Under Kommando af Kaptajn James Dalrymple af-

sejlede vi den 14. April fra Gravesend, tog fuld Besætning om Bord i The Downs og stod derpaa ind i Kanalen i Følge med et andet af Kompagniets Skibe, „Lady Melville“. Vi havde faaet en gammel, erfaren Lods om Bord. Den 17. April om Formiddagen, medens vi for smaa Sejl gled roligt fremad for 7 miles Fart med Fyrskibet paa Ower i N. N. O., stødte Skibet ganske svagt, derefter fulgte fire eller fem ret kraftige Stød. Det var ganske ufatteligt for Lodsens. Efter Fyrskibet at dømme skulde vi være paa dybt Vand, men han gav Bagbords Ror, og Skibet gled videre uden at stoppe. Tømmermanden pejlede, fik først 4 Tommer Vand, kort efter 9 Tommer i Pumpesuden, og Kaptajnen kaldte da Officererne sammen og spurgte, om de mente, vi skulde løbe i Havn for at faa Skaden undersøgt eller forsætte Rejsen. Vi blev enige om det sidste og holdt paa, skønt Skibet nu trak 14 Tommer Vand i Timen, og Pumperne maatte holdes i Gang baade Dag og Nat. Men Vind og Vejr vedblev at begunstige os, og vi vilde have haft det udmærket, hvis ikke den uafbrudte Støj fra Pumperne og Skibets frygtelige Rysten, hver Gang en Sø ramte det, havde mindet os om, at Skibet langt fra var i sødygtig Stand.

Vi passerede Linjen og fortsatte Sejladsen sammen

med „Lady Melville“, der stadig holdt sig i Nærheden af os, saa nær, at naar Vejret var stille, tog Kaptajnerne skiftevis over til hinanden og spiste Middag sammen. Paa Højden af Kap det gode Haab blev vi passeret af et andet af Kompagniets Skibe, „Scaleby Castle“. Det præjede os og fortalte, at Fyrskibet paa Ower var drevet flere miles bort fra sin Ankerplads, da vi passerede det; denne Oplysning forklarede Aarsagen til, at vi havde taget Grunden i et saa kendt Farvand, og rensede samtidig Lodsens, Kaptajnen samt Officererne for al Skyld i det indtrufne Uheld, og det stod os klart, at det var Landtungen af Ower, vi var stødt paa.

Nogle faa Dage efter fik vi en Storm, der ikke alene skilte os fra „Scaleby Castle“ og „Lady Melville“, men ogsaa forøgede vor Læk, saa Skibet nu trak 20 Tommer Vand i Timen. Der blev atter afholdt Raad, og det besluttedes at sætte Kurs for Bombay for at faa Skibet i Dok i Stedet for at gaa direkte til Canton. Da vi havde haft Modvind, da vi skulde gaa igennem Mosambikkanalen, satte vi Kursen imellem Øerne Mauritius og Bourbon. Mandskabet ved Pumperne fordobledes, og Officererne fik speciel Ordre til ikke at føre for mange Sejl for ikke at anstrenge Skibet, saa Lækken blev større.

Vind og Vejr vedblev at begunstige os, og Søndag den 5. Juli var vi ifølge vore Observationer tæt ved Mauritius, hvor Kaptajn Dalrymple vilde dreje til et Par Timers Tid for muligvis at komme til at tale med sin Broder, der var Oberst i Armeen og stationeret paa Øen. Vi holdt skarpt Udkig Søndag Nat og Mandag Morgen, men Vejret var diset og regnfuldt; vi fik ingen Landkending og fortsatte vor Rejse.

Den 7. Juli Kl. fire Morgen kom jeg paa Dæk for at tage Morgenvagten. Jeg fik Besked paa at holde godt Udkig, anbragte en Mand paa hver Fokkeraanokke samt paa Kranbjælkerne, mønstrede Vagten og gav den Ordre til at holde sig klar. Saa spadserede jeg frem og tilbage paa Poo'en lidet anende, at vi styrede vor Undergang imøde.

Jeg havde spadseret en halv Timestid frem og tilbage paa Halvdækket, da Udkigsmændene tilvejs, den ene efter den anden, gentagne Gange raabte „Brændinger paa Bagbords Bov. Haardt Bagbord. Det er for sent. Haardt Bagbord!“

Jeg var klar over, at der ingen Tid var at spille, sprang agterud og gav Rorgænger en Haand med at lægge Roret i Borde. Skibet var begyndt at dreje, da jeg mærkede, det skræbede langs Klippegrund, saa standsede det pludselig ved et Stød, der rystede det fra For til Agter, Master og Ræer dirrede, og Roret fløj ud af vore Hænder og snurrede rundt, til det var haardt Styrbord igen. Rorgænger blev slaaet over i Læ, hvor han blev liggende som livløs, jeg saa ham ikke siden, og den ene af de Mænd, jeg havde sendt paa Udkig tilvejs, styrtede overbord.

Det voldsomme Stød havde kastet de fleste af Frivagten ud af Køjerne, i Løbet af et Øjeblik var alle

Mand paa Dækket, de fleste halvnøgne. Forvirringen og Larmen var ubeskrivelig. Skibet stod og huggede paa Klippegrunden, Spanter, Planker og Rundholter knagede og sønderbrødes, medens Folkene skreg i Munden paa hverandre. Kaptajn Dalrymple forsøgte at overdøve Spektaklet og gav gentagne Gange Ordre til at kappe Riggens samt alt, hvad der vejede til, for at lette Skibet saa meget som muligt, inden nogle af Folkene gik i Gang med det. Der indtraadte en pludselig Stillehed blandt Folkene, medens man hørte Øksehuggene, saa lød Raabet: „Staa klar af Masterne“, og under en frygtelig Bragen gik Rejsningen overbord. Jeg var oppe paa Bakken med nogle af de bedste Matroser og kappede Ankrene, Bovsprydet og alt, hvad der kunde lette Skibet og forhale dets Undergang.

Den frembrydende Dag hilstes med fortvivlede Hurraab og fyldte os atter med Haab og Kraft. Et Stykke fra os saa vi noget, der lignede en Sejler, og Mandskabet udstødte Glædesskrik, men da det blev lysere, viste det sig at være en Klippepynt, stejl og utilgængelig. Vi begyndte nu at gøre den store Kutter klar, det lykkedes os ogsaa, skønt det var et vanskeligt Stykke Arbejde, men næppe var den sat i Vandet, før Folkene sloges om at komme ned i den, og selvfølgelig var det de yngste og kraftigste, der fik Plads, de ældre og Syge tog ingen Hensyn til. De fleste af Styrmandene, Midshipmændene, Proviantforvalteren samt Passageren kom ogsaa med, men trods gentagne Opfordringer nægtede Kaptajn Dalrymple at gaa i Fartøjet. De kom heldig klar af Skib og Vraggods og sejlede ind mod Klipperne, der nu, det var Ebbe, ragede højere op af Vandet. Søen var blevet højere, og da Kutteren kom ind i Brændingen, var den ved at smide sig tværs og vilde være kæntrret, hvis det var sket, men en af Baadsmændene havde været saa betænksom at gøre en Trosse fast til „Cabalva“. Ved Hjælp af den kunde Kutteren holdes med Agterenden mod Søerne, Aarer havde de nemlig ingen af.

Alligevel gik det galt. Da Kutteren var nogle faa Favne fra Klipperne, og Baadsmændene forsøgte at stoppe den, sprang Trossen. En Braadsø rullede helt over Baaden, tog alle Mand med sig og slyngede dem ind paa Skærene, hvor en Del af dem druknede, medens Resten slemt forslaaet naaede op paa Klippen.

Saa ramte en svær Sø „Cabalva“ midtskibs, og med et frygteligt Brag knækkede Skibet midt over og forsvandt i Bølgerne, kun Bakken og Halvdækket ragede op over Vandet, og Søen vedblev at slaa over dem.

Alle de Folk, der havde opholdt sig paa Stordækket, svømmede eller drev rundt i Læ af Vraget, imellem Master, Rundholter, Spir og al Slags Vraggods. Kaptajn Dalrymple var imellem dem, men han forsvandt straks efter. Medens jeg søgte efter en Lejlighed til at komme over paa Klippen, der ikke var mere end et Par Hundrede Meter fra Vraget, kom Lægeassistenten, som var en af mine bedste Venner, hen til mig og sagde, han vilde forsøge at svømme derhen. Han kastede sig i

Vandet og var naaet helt ind, da en Sø slyngede ham mod Stenene, og han sank for mine Øjne.

En af Matroserne, en rask Fyr ved Navn Jones, kom nu hen til mig, svømmende mellem Vragstykkerne. Hans sorgløse Blik viste tydeligt, at han havde været nede i Kahytten og taget for sig af Kaptajnens Spiritus:

„Det er vist snart paa Tide at komme herfra, Mr. Francken, synes De ikke det samme,“ spurgte han.

„Jeg ved ikke rigtig, Jones,“ svarede jeg, „jeg tror, jeg holder ud lidt endnu.“

„Well, jeg vil se at faa fat i en Skraa, og saa forsvinder jeg,“ sagde han, dykkede ned under Kanondækket, der stod halvt under Vand, og kom ud et Øjeblik efter tyggende paa sin Skraa: „Farvel, Sir, nu gaar jeg,“ raabte han og svømmede indefter. I Brændingen fik han fat i en Klædesballe, og den frelste ham fra at knuses mod Klipperne, han kom ind og kravlede op i god Behold.

Antallet af dem, der laa og drev i Læ af Vraget, formindskedes hurtigt, nogle druknede, andre reddede sig ind ved Svømning eller paa Vraggods. Jeg var ude af Stand til at hjælpe nogen. Men nu kom Storbaaden, der paa en eller anden uforklarlig Maade var kommet klar af Vraget, drivende. I den kom fjerde Styrmand og jeg samt Resten af de Folk, der laa i Vandet, en Snes Stykker ialt, op og haabede at kunne frelse os i den, men inden vi var kommet rigtig klar, blev den knust mellem nogle svære Tømmerstokke. Men med et Par af Folkenes Hjælp fik jeg surret nogle af disse sammen med et Par svære Rundholter og fik en meget god Tømmerflaade ud af det, og paa den drev vi en halv Snes Mand ialt ind mod Klipperne. Det gik godt til vi naaede Brændingen, saa drejede Flaaden Bredsidens til og begyndte at rulle saa forfærdeligt, at det var umuligt at holde sig fast. De fleste af Folkene fik Arme eller Ben ind mellem de rullende Spir og blev slemt medtaget. Jeg fik Øje paa en svær Planke, fik fat i den og drev saaledes i Land, forslaaet og forkommet, men heldigvis med hele Lemmer.

Efterhaanden havde en Del af Folkene naaet Klippen, hvor de sad uvirksomme og klagende i Stedet for at søge sig et bedre Tilflugtssted, for det var tydeligt, at disse Klipper vilde blive overskyldet af Vandet ved Flodtid. Jeg mønstrede Folkene, der var 70 Mand samt Officererne, Midshipmændene, Proviantsforvalteren, Lægen samt Passageren. Det er vanskeligt at give en Skildring af det Syn, Korallrevet frembød. Det var oversvømmet, da vi stødte, men hævede sig, efterhaanden som Ebben indtraadte, og derved formindskedes Brændingens Voldsomhed. Og overalt var det dækket af Gods fra Cabalva, Klædeballer, Fustager, Kasser, Spir, Tønder, Kufferter og Kister. Folkene befandt sig i en rastløs, forvirret Tilstand, adlød ingen Ordre. De fleste af dem var næsten nøgne, da de reddede sig, nu løb de rundt mellem hverandre, skar Klædeballer op og svøbte Tøjet om sig til Værn mod Solens brændende Straaler, andre havde faaet fat paa Øl- og Brændevinsankre og drak væk i Stedet for at under-

støtte deres lemlæstede og hjælpeløse Kammerater. Det lykkedes dog tilsidst de mere besindige af os at overtale dem til at forsøge paa at finde et mere sikkert Sted. Ca. 4 miles fra Klipperne saa vi nogle Sandbanker rage op af Vandet, kunde vi naa dem, vilde vi maaske være i Sikkerhed foreløbig. Vandet var begyndt at stige igen, saa der var ingen Tid at spille.

Over ujævne Klipper og Korallrev vandrede vi afsted i Vand til midt paa Livet og slæbende de halvknuste Baade med os. Der var ikke Spor af spiseligt drevet iland, men vi var saa heldige at træffe paa en ung Haj, som vi fik dræbt efter en halv Times Jagt, den vilde ialtfald være tilstrækkelig til et Maaltid. Ved Middagstid naaede vi den første Sandbanke, den var ca. 80 Meter lang, 40 Meter bred og hævede sig  $1\frac{1}{2}$  Meter over Vandfladen. Her besluttede vi at slaa os ned foreløbig. Det var en broget Flok at se paa, nogle var indhyllet i Klæde af de mest brogede og straalende Farver, andre i Mousselin og Silke, alle havde de en Slags Damehatte eller Fantasihuer paa, der skulde have været til Kina i Spekulationsojemed. Og om Fødderne, der var blevet slemt medtaget af Klipperne og de skarpe Sten, havde de viklet smukke og kostbare Skind. Alle havde de forsynet sig godt med Spiritus, og det varede da heller ikke længe, før man sporede Virkningerne af det; de begyndte at kævles og kom i Slagsmaal. Jeg forsøgte at faa de mindst paavirkede til at gaa tilbage til Vraget med mig, for at redde noget Proviant og Vand, men det var umuligt at faa nogen til det. Saa opgav jeg at holde Formaningstaler og lagde mig, forslaaet og udmattet som jeg var, ned paa Sandet for at faa mig en Smule Hvile, indtil den værste Middagshede var ovre. En ung Mand, Kaptajnens Skriver, indbød mig grædende til at lægge mig ved hans Side og dø, men jeg var da heldigvis ikke saa langt ude endnu. Jeg faldt i Søvn, og da jeg vaagnede, kom en halv Snes af Folkene vadende i Land; de havde alligevel været en Tur ovre paa Vraget og medbragte 6 Flæskesider, 6 Pøse Ferskvand og en halv Snes Flasker Vin, dette i Forbindelse med Hajen og nogle Kæmpehummere, vi havde fanget, gav os et rigeligt og haardt tiltrængt Maaltid. Fjerde Styrmand havde ledet Ekspeditionen, og den havde udført et godt Stykke Arbejde, idet de havde faaet fat paa den store Kutter. Den var ganske vist slemt tilredt, men de havde halet den ud af Brændingen og anbragt den i Sikkerhed mellem to Klippestykker.

Ved Flodtid blev Klipperne næsten helt oversvømmet, og Vinden drev alle lette og flydende Genstande hen til vor Sandbanke, vi bjærgede alt, hvad vi havde Brug for. Ved at slaa en Barberkniv mod et Glasstykke og noget Krudt, der var i en Patent-Kobbertønde, fik vi Ild, og saa gik vi i Gang med at bygge Telte. Tømmerstokke fra Vraget blev rejst i Sandet og bedækket med Klæde, hvert Telt kunde rumme ca. 25 Mand. Vor Frygt for, at Banken skulde blive oversvømmet ved Højvande, forsvandt, da dette indtraf, Banken holdt sig det meste af en Meter over Vandfladen, og hvis vi

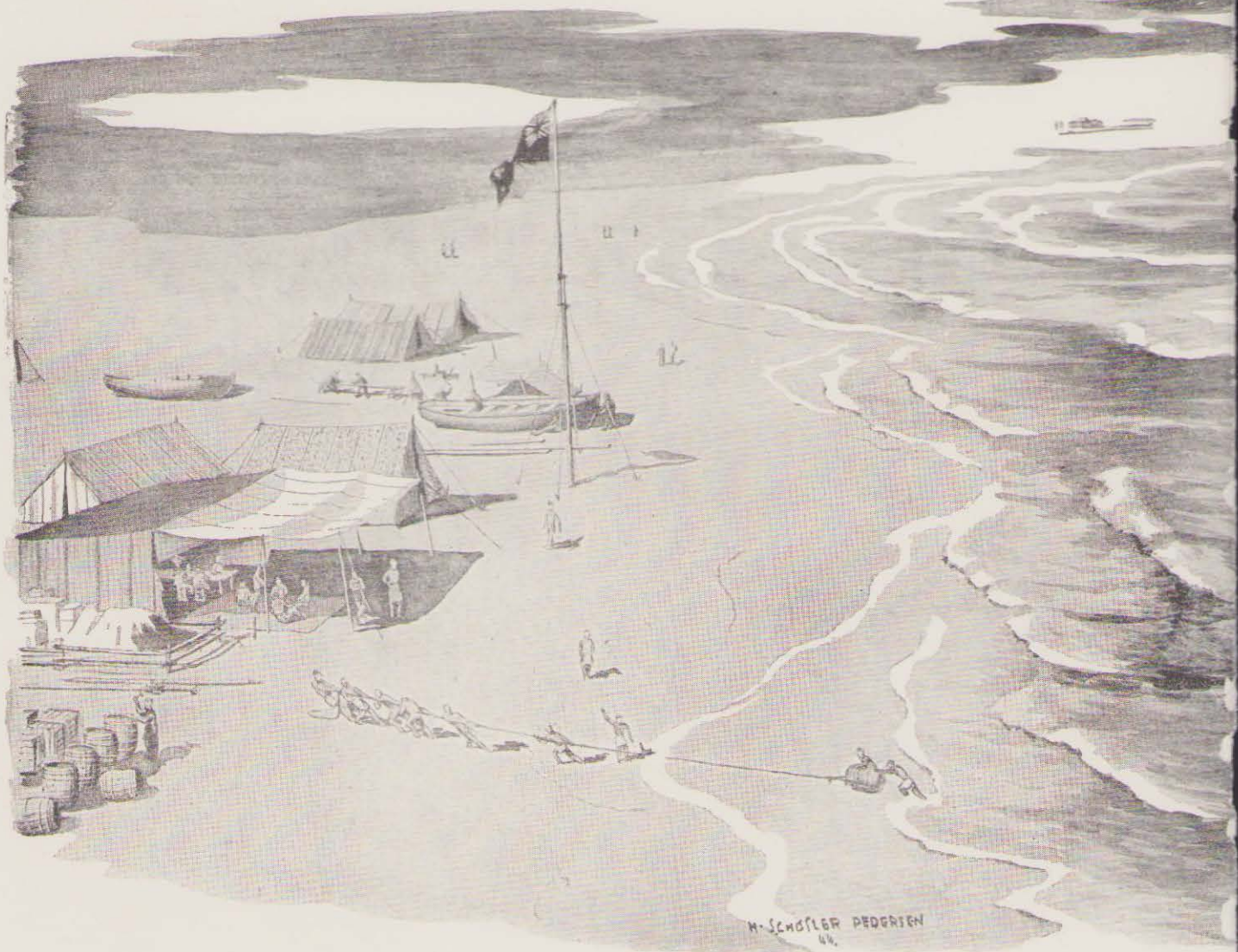
ikke fik Storm, var der ingen Fare paa Færde. Og skønt vi i Nattens Løb fik nogle svære Regnbyger, var vi dog ikke kede af det, det skaffede os Ferskvand.

Den Smule Proviant, vi havde tilbage fra den foregaaende Aften, blev taget i Forvaring af Officererne for at fordeles ligelig mellem alle Skibbrudne uden Persons Anseelse. Tidligt om Morgenen blev der uddelt en lille Skive Flæsk og en halv Kaffekop Øl til hver Mand, og saa delte vi os i smaa Afdelinger for at undersøge Klipperne og Vraget for om muligt at finde noget spiseligt. Nogle gik til de omliggende Sandbanker, hvor der var drevet en Del i Land, andre, de største og stærkeste, skulde hente den store Kutter. De Syge og Dovne, blandt hvilke sidste der desværre var adskillige, blev tilbage og drev omkring paa Sandbanken uden at foretage sig noget nyttigt.

Mr. Sewell, første Styrmand, var i Spidsen for det Hold, der skulde undersøge Vraget; jeg for det, der tog sig af Kutteren. Da vi kom derhen, fandt vi fire Matroser i den, de var kommet om Bord i Løbet af Natten og havde fyldt Baaden med reddede Sager. Vaaben, Ure, Dalere, Spiritus, et druknet Faar og tolv

drukne Fugle, altsammen laa i en Dynge i Midten af Baaden. Mr. Hodges, Supercargoen, laa midt i hele Redeligheden med en Masse Mousselin viklet om det venstre Ben. Han jamrede sig og mente, at det enten var brækket eller af Led, og sagde, at han sikkert aldrig vilde faa sin Førlighed igen. Og hele Natten havde han kun haft Spiritus til at slukke sin Tørst med, og jeg havde Mistanke om, at det havde gjort ham mere Fortrød end Læsionen paa Benet. De fire Matroser, der havde opholdt sig Natten over i Kutteren, knurrede højlydt, da vi satte os i Bevægelse med den, og havde vi ikke været saa mandsstærke, som vi var, var det sikkert kommet til Uroligheder. Vi opdagede senere, at det havde været deres Hensigt at forsøge paa at sejle bort alene, uden Kompas, Sejl, Ror og Kort at styre efter. De vilde sikkert alle være omkommet i Løbet af kort Tid, hvis de havde forsøgt det.

Paa Vejen til Sandbanken stødte vi paa Grisehuset, der kom drivende med syv Grise, samt seks levende Faar, der svømmede omkring. Vi fik det hele med os; det var en kærkommen Fangst. Desuden fandt vi et Bur med tre Kanarifugle, der ogsaa senere kom til at







*Vi vandrede af Sted i Vand til Livet og slæbte de halvknuste Baade efter os.*

figurere paa Middagsbordet; der var ikke Raad til at vrage noget spiseligt. Det blev en drøj Tur til Sandbanken med den havarerede Kutter, ofte maatte vi slæbe den over Klipper og Sandbanker, der stod under Vand, til Tider kunde vi ikke bunde, men svømmede og trak den med os. Først ved Femtiden om Eftermiddagen naaede vi „hjem“, dødtrætte og udasede. Samtidig ankom den Afdeling, der havde været paa Vraget. De bragte en god Portion Proviant med sig, deriblandt 60 store Stykker Flæsk og Kød, 24 døde Høns, en Tønde Mel, fem Oste, 3 Tønder Øl, Vin og Kirsebærbrændevin, men ingen Vand eller Beskøjter. Kort efter kom en anden Flok med tyve Stykker Kød, de var alle mere eller mindre berusede og fortalte, at en halv Snes af deres Kammerater var blevet tilbage paa en af Sandbankerne, hvor de vilde klare sig selv.

En Officersvagt blev sat Kl. 8 om Aftenen, dels for at passe paa Vind og Vejr, holde Udkig efter Skibe og Ilden vedlige, men ogsaa for at have Opsyn med, at ingen forsynede sig med Proviant. Vagten var forsynet med skarptladte Pistoler og havde Ordre til at skyde enhver, der kom Forraadene nærmere end fem Skridt. Disse var opmagasineret ved et af Teltene og omgivet af et Trærækværk.

Uagter denne Nat blev regnfuld og kold, til-

bragte vi den dog bedre end den foregaaende, og saasnart vi havde faaet vor Morgenration ved Daggry, begyndte vi at arbejde, med Undtagelse af de Syge, Dovne og Berusede, de sidste to Kategorier var der desværre endnu adskillige af. Tømmermanden og hans Hjælpere tog fat paa at reparere den store Kutter, Sejmagerne syede Sejl — heldigvis var Sejmagerens Sejlpose med Naale og andre Grejer ogsaa reddet — Baadsmændene slog Tovværk af Mousselin, og stærke Afdelinger gjorde Ture til Vraget og de omliggende Sandbanker for at redde, hvad de kunde. De faa, der blev tilbage, rejste en Flagstang og byggede flere Telte.

Jeg gik med et af de Hold, der skulde til Vraget og fandt, at Bakken og Hytten var skyllet et godt Stykke nærmere ind mod Klipperne, selve Skibsskroget stod stadig, hvor det var strandet. Vi gik ind i Kabysen, der tildels var hel og over Vandet endnu, og fandt til vor Forbavselse en Matros, der laa i dyb Søvn med Ansigtet nedefter, ved Siden af laa et Brændevinsanker, som næsten var tomt. Vi vækkede ham, men han havde taget saa rigelig til sig af Varerne, at han hverken kunde røre sig eller tale. Vi byggede saa en Flaade og lagde ham paa den sammen med de Ting, vi bjærgede, nogle Taljer og andre Genstande, vi skulde bruge til Kutteren. Desværre kunde vi heller ikke nu finde hverken Brød eller Mel. Paa Tilbagevejen mødte vi to af de oprørske Matroser, begge vadede, ligesom vi, i Vand til Bæltstedet, den ene havde Hatten fuld af Ure,

Ringe og Signeter, den anden et Mousselinbælte fyldt med Dalere om Livet og vilde købe et Guldur af Kammeraten. „Jeg vil give dig fire Daler for et Ur, William,“ sagde den ene. „Nej!“ — „Godt, her faar du saa otte.“ Han ventede ikke paa Svar, men stak Haanden ned i Hatten og halede en hel Nævefuld op, hvorved en Del Kostbarheder faldt i Vandet. Saa vadede de begge hen til en Klippe, lagde deres Sager paa den og begyndte at slaa løs paa hinanden.

De forskellige Hold bragte efterhaanden en Del Varer ind, blandt andet fire Tønder Ferskvand, som vi havde haardt Brug for, desuden Søkort og Navigationsinstrumenter. Det var nemlig Mening, at nogle af os, naar Kutteren var repareret, vilde forsøge at sejle ind til en af de nærmeste beboede Øer, Mauritius eller Bourbon, for at faa en Hjælpeekspedition ud efter Resten af Mandskabet. For at vente paa, at et forbi-sejlende Skib skulde opdage os, var næsten haabløst, der var ikke megen Trafik paa de Kanter af Havet, hvor vi befandt os.

Da Første Styrmand kom tilbage med sit Hold, fortalte de, at de havde fundet en Del af vore Kammeraters Lig og begravet dem, de troede, at Kaptajn Dalrymples var iblandt dem, de mente at kunne identificere ham paa Legemsbygningen og den Flonelsdragt, Legemet var iført, men Hovedet var borte. Desuden manglede Ringfingeren, og der blev siden fortalt, at en af Matroserne havde kappet den af for at faa fat i en kostbar Ring. En Del af Styrmandens Hold havde paa Turen drukket en Del og lavet Optøjer, de blev derfor efterladt paa en af Bankerne, som vi kaldte „Øløen“, medens de Folk, der blev der, samt nogle andre misfornøjede Matroser, som senere sluttede sig til dem, fik Navnet „Ølpartiet“.

Da den første Ophidselse efter Forliset havde lagt sig, faldt de fleste af Folkene til Ro, og der begyndte at komme Orden i Forholdene paa vor Sandbanke. Drukkenheden ophørte, da Officererne tog Kontrol over Drikkevarerne, og selv de Dovne kom paa bedre Tanker og begyndte at foretage sig noget nyttigt. Nogle syede Beklædningsgenstande af Klædeballerne, idet de anvendte Mousselintraade som Sygarn, andre fiskede og reparerede Telte. Og stadig sendte vi Smaaafdelinger ud til længere bortliggende Klipper og Banker for at opsamle inddrevet Gods. Under en af disse Ture kom jeg med mit Hold til „Øløen“, og det, jeg saa der, glemmer jeg aldrig. De Skibbrudne paa „vor“ Ø var en broget Flok at se, men Synet af „Ølpartiet“ trodser enhver Beskrivelse. De fleste havde et broget Stykke Tøj viklet om Livet og en Turban paa Hovedet, den øvrige Del af deres Legemer var brændt kaffebrune af Solens Straaler, der om Dagen faldt lodret ned paa dem, fedtede og smudsige var de ogsaa. Enhver havde et Tøjbælte, hvori der hang en Kniv eller Huggert, nogle ogsaa en Brændevinsflaske. De havde opstillet en Snes Øltønder i en Halvkreds, indenfor disse laa de, klar til at tappe løs af Fadene, naar de fik Lyst. Deres

eneste faste Føde var de Fisk, de kunde fange, og det foregik paa følgende simple Maade. Ved Højvande var Størstedelen af Banken oversvømmet, naar Vandet atter faldt, blev der en Del Smaasøer fulde af Fisk tilbage, og ved at trække et Net lavet af Mousselin gennem disse fangede de Fiskene. De blev ristet over et Baal. Vandet kunde stige til en fem, seks Fod fra deres Øltøndeborg, saa deres Stilling var langt farligere end vor, men Tanken om, at de her kunde drikke og regere, som de selv lystede, gjorde dem ligegyldige for den Fare, de befandt sig i. Der var 25 Mand ialt paa Øen, og en værre Samling Sørovere kan man vanskelig tænke sig.

Da vi kom tilbage til vor Banke, havde de Officerer, som var blevet hjemme, taget Observationer og udregnet vor Position. Et Par Kronometre havde vi ogsaa reddet fra Vraget. Det viste sig, at vi befandt os paa et Sted, der laa 250 Sømil N.O.t.N. fra Isle de France, og vi besluttede at sende Mandskab til Madagaskar, Mauritius eller Bourbon med den store Kutter, saasomt den var i sødygtig Stand. Det værste var, at vi manglede et Kompas, det havde vi søgt forgæves efter, og nu, da Skibets Agterdel og Kahytten var forsvundet, var der intet Haab om at faa fat i noget. Vi maatte saa styre efter Sol og Stjerner, naar vi tog ud paa Turen.

Vi havde nu en halv Snes Telte, alle overtrukket med Klæde af forskellige Farver. Folkene var inddelt i Messer ligesom om Bord, og hver Dag blev der uddelt to Portioner Mad. Officererne, Midshipmændene, Proviantsforvalteren, Passageren og Lægen var alle i en Messe og havde det største Telt. Det var ti Fod højt og betrukket med rødt og blaat Klæde. To elegante, runde Lamper hang ned fra Midten i Mousselinstrimler, og Vokslys brændte hele Natten. I det ene Hjørne stod en Kuffert indeholdende Navigationsinstrumenter og Bøger, i det andet laa Spiritussen nedgravet i Sandet. Geværer, Pistoler, Huggarter, Dolke, Økser og andre Vaaben var anbragt forskellige Steder, og Sandgulvet var dækket af Klæde og andre Stoffer. Forgrunden af Teltet blev benyttet af Sejlmageren og hans Hjælper. Da Jernpladerne i Sejlhandskerne var slidte, blev de erstattet med Halvkronestykker, der udmærket kunde bruges. Passageren havde sin Plads i den fjerneste Krog paa nogle Tøjballer, han var den heldigste af os alle, fordi han var i Besiddelse af en Skjorte, Benklæder, Frakke, Sko og en Daase Snus, men trods det var han en af de mest misfornøjede. Supercargoen laa ved Siden af ham, han havde stadig Benet viklet ind i en halv Snes Mousselinstykker, skønt Lægen havde erklæret, at der ikke var noget ivejen med det. Han beklagede at have mistet nogle Bøger, som var drevet i Land paa „Øløen“, og som „Ølpartiet“ nægtede at udlevere.

En Aften havde vi den Glæde, at 12 Mand af „Ølpartiet“ under Ledelse af en Midshipmand kom over til os. De var kede af det Liv, de førte paa Øen, og vilde slutte sig til os. Men Midshipmanden var en fordringsfuld Hæder, han forlangte frækt 2 Portioner Mad,

og da dette blev nægtet ham, sagde han, at han nok skulde skaffe sig noget. Han gik og kom kort efter tilbage med et Par prægtige Sværdfisk, som han ristede over Ilden og fik sig et glimrende Maaltid Mad.

Lægen havde samlet en Del sorte Vandsnegle og Muslinger sammen. Der blev kogt Suppe paa dem, og vi sad ved denne delikate Ret, da vi hørte høje Hurraaer udenfor. Det var en af Matroserne, der havde gravet et lille Hul i Sandet, og pludselig fyldtes det med Vand. Det havde en mælkeagtig Farve og smagte lidt brakket, men kunde udmærket drikkes, og vi mente alle, det var en stor Gave.

Alle, der havde arbejdet med Kutteren, havde gjort sig den yderste Flid, og nu kunde vi begynde at tænke paa Ekspeditionen. Det havde været et mægtigt Stykke Arbejde. Værket havde vi pillet af gammelt Tovværk og Mousselintraade, Beget var møjsommeligt skrabet ud af Vragtømmer — og Folkene, der havde udført Arbejdet, havde den største Ære af det. Saa blev de Folk, der skulde bemane Kutteren, udtaget, det var følgende: Francken, Williams, der var 2. og 3. Styrmand, samt Matroserne Dan, Martin, Mc. Kenzie, Colley, Austin, Johnston, Edwards og Duncan. Kutteren blev sat i Vandet en Morgenstund, og Dagen gik med de nødvendige Forberedelser til Rejsen, og om Aftenen holdt jeg, der skulde føre Baaden, en Raadslagning med Førstestyrmand. Vi vidste, at Passaten blæste omtrent inden for fire Streger, nemlig mellem S.Ø. og Ø., og vi blev derfor enige om, at jeg skulde holde Baaden tæt op til Vinden, indtil vi var paa Højden af Isle de France, og saa gaa til Luvart af Øen og derefter holde af og retvisende Vest, saavidt det lod sig gøre uden Kompas. En Quadrant, nautisk Tabel og Almanak, to Kronometre og en Logline samt Drikkevand og Proviant til fem Dage var hele vor Udrustning.

Jeg var fritaget for Vagt den Nat, men jeg kunde ikke sove, saa jeg gik mig en Tur paa Stranden. Mine Kammerater sov i Teltene, kun den vagthavende Officer vaagede, passede Ilden og samlede Drivtømmer op fra Stranden. Det var pragtfuldt Vejr, Himmelen var aldeles klar, Maanen ved at gaa ned. Den kastede sit blege Skin over Vandets jævne Flade, der mod Vest kun begrænsedes af Horisonten; i Nord saas en endeløs Række Sandbanker, fra en af dem Ildskæret fra Baalet paa „Øløen“. Men i Syd buldrede Brændingen, der paa denne Afstand lignede et kæmpemæssigt Vandfald, hvoraf nogle Vragstumper fra „Cabalva“ ragede op. Mine Tanker gik uvilkaarlig til den forestaaende Rejse og det ansvarsfulde Hverv, jeg næste Morgen skulde overtage. 250 Sømil i et lille Fartøj over det mægtige Ocean — og uden Kompas, styre efter Stjernerne som Oldtidens Søfarere. Og saa mange Menneskeliv afgang af et godt Udfald af Turen. Først sent gik jeg til Ro og sov godt, til jeg blev purret ud næste Morgen.

Vi fik en ekstra Ration næste Morgen Klokken fem, derefter samledes vi paa Stranden, hvor Førstestyrmand holdt en lille Tale til Baadmandskabet og ønskede os Lykke paa Rejsen. Alle, der kunde krybe og gaa, var

tilstede, selv Mr. Hodges med sit daarlige Ben. Det var en rørende Scene, der udspillede ved Afgangen. Idet vi satte af fra den vestlige Side af Banken, gav vore Kammerater os tre rungende Hurraraab. Under Forsejl og Mesan lænsede vi for Vinden ud, til vi var klar af Klipper og Brænding, saa gav vi tre Hurraer til Afsked, rebede Sejlene og drejede til Vinden, der var meget frisk. Og Kutterens voldsomme Bevægelser, da vi kom ud i rum Sø, i Forbindelse med den daarlige Ernæring, vi havde faaet siden Strandingen, bevirkede, at de fleste af os blev dygtig søsyge i Begyndelsen.

Vejret var byget og regnfuldt hele Dagen, vi var ikke i Stand til at faa nogen Middagsobservation, og vi var ofte nødsaget til at bjærge Fokken og dreje til med klodsrebet Mesan. Af Solens Pejling og Vindens Retning gisnede vi, at Kursen laa omtrent S.S.V. med en Fart af fem, seks Knob. Ved Solnedgang var vi dog i Stand til at bedømme Kursen med større Nøjagtighed, idet vi vidste, at Solens Amplitude var V.N.V. En lang og drøj Nat fulgte, idet Søen uafbrudt slog ind over Kutteren, vi havde nok at gøre med at øse Vandet ud.

Men Vejret var klart, og da jeg vidste, at Sydkorset kun staar 30 Grader fra Himlens Sydpol, kunde jeg med temmelig Nøjagtighed bestemme Kursen til S. S. V. Farten var mellem fire og fem Knob. Og Amplituden ved Solopgang viste Kursen S.V.t.S., saa det saa ud til, at vor Kurs hele Døgnet havde været temmelig støt. En Observation om Middagen gav 18 Grader 30 Minutter sydlig Bredde. En Længdeobservation gav os siden 58 Gr. 33 Min. østlig Længde, men vi vidste ikke, hvorvidt vi kunde stole paa det, da Kronometrene var vaade og derfor maaske unøjagtige.

Det blæste en halv Storm, og i Bygerne var Søen saa høj, at Manden ved Roret havde vanskeligt ved at undgaa, at Kutteren kæntrade, den mindste Uopmærksomhed kunde blive skæbnesvanger for os. Hver Gang et af disse Vandbjerge kom rullende, maatte Roret lægges i Borde, saa vi mødte Søen med Stævnen, og det var et flot Syn at se det lille Fartøj skyde op fra en dyb Bølgedal, gennem Braaddet og ned i den næste, medens Skum og Sprøjt piskede henover Baaden. Der kom saa meget Vand over, at tre Mand havde fuldtop at gøre med at øse, skønt Kutteren var saa tæt som en Flaske. Vi var ogsaa bekymret for vore Kammerater paa Sandbanken. Hvis Søen var lige saa høj der, vilde de være fortabt.

Ved Solnedgang paa den anden Dag var Himlen overskyet, saa vi ingen Observation fik. Vi gisnede os til Kursen efter Vindens Retning, og da det klarede op ved Totiden om Natten, opdagede jeg til min Skræk, at Vinden var skrallet, og vi havde styret S.V.t.V. hele Tiden. I Forbindelse med Afdriften vilde dette sikkert bringe os i Læ af Øen og Byen St. Louis, som vi havde styret efter. Jeg tænkte paa at holde af for Bourbon, men besluttede tilsidst at afvente Daggry for at se, om vi skulde faa Landkending.

Efter en lang, vaad og søvnløs Nat fyldte den nye

Dag os atter med Haab og Kræfter, skønt Vejret vedblev at være stormfuldt og diset. Det er umuligt at beskrive vor Glæde, da vi en halv Time senere opdagede Land paa Bb. Bov, og da vi kom nærmere, saa vi, at det var Round Island ved Mauritius. Vi krydsede op imod Øen, men kom næsten ingen Vegne, og da Vinden gik om i Syd, og vi havde ca. 12 Sømil ind, bjærgede vi Sejlene og lagde Aarerne ud. Hele Dagen sled vi i Aarerne uden at komme videre frem, men omtrent Kl. fem om Eftermiddagen saa vi en Brig komme ud fra Kysten, og da vi havde Nødflag oppe, antog vi, at Skibet var sendt ud for at hjælpe os, satte Sejl og holdt ned mod det, medens vi affyrede Geværskud. Men ingen bemærkede os, selv da vi passerede tæt agter om det, hujede og skreg, medens vi viftede med Klædestykker, gav ingen om Bord tilkende, at de havde set os. Vi tabte meget Grund ved den Lejlighed, men der var ikke andet at gøre end atter sætte Kursen ind mod Land og tage til Aarerne igen. Saa opdagede vi Indsejlingen til Havnen, og efter et frygteligt Slid ankrede vi udenfor ved Totiden om Morgenen paa 2½ Meter Vand og søgte at faa lidt Søvn, skønt Regnen strømmede ned.

Næste Morgen ved Ottetiden roede vi ind, og saavel Folk i Land som paa Skibene derinde stirrede forbavset paa os, medens vi langsomt gled igennem Løbet. Og vort Udseende var baade besynderligt og latterligt, kun en af os havde Hat paa, Resten bar Turbaner og de før omtalte Damefantasihuer, lavet af Læder med Skindbesætning, kun tre havde Trøjer, Resten „Sandbankekapper“, et Stykke Klæde med Huller til Hoved og Arme, kun to havde Benklæder, Resten et Skørt af Klæde. Ingen havde Skjorte, Strømper eller Sko, vore Ansigter, Arme og Ben var brunede af Solen og opsvulmede af Regn og Søvand, vi lignede mest af alt en Flok Wilde. Da vi kom op paa Land, stimlede Folk sammen om os og gjorde os de tusinde Spørgsmaal, men jeg maa indrømme, at de var lige saa ivrige efter at hjælpe os. De bragte os Brød, Kaffe, Grog og Frugter, mange inviterede os hjem til sig. Men jeg for min Part maatte først af alt have fat i Kompagniets Agent, saa han kunde faa en Hjælpeekspedition i Gang.

Og næppe havde han hørt min Historie, før han satte sig i Forbindelse med Chefen paa den engelske Fregat „Magicienne“, som laa i Havnen, og jeg maa beundre den britiske Marines Beredvillighed og Hurtighed, naar det gælder en Redningsaktion. Fregatten laa med strøgne Stænger og Ræer; i Løbet af en Time var det paa Plads og Sejlene slaaet under. Chefen bad mig tage med som Lods, mine Fæller blev i Port Louis. Orlogsbriggen „Challenger“, der ogsaa laa i Havnen, fik Ordre til at følge os.

Jeg blev modtaget om Bord i „Magicienne“ med den største Hjertelighed af saavel Kaptajnen som Office-erne, og Overgangen fra Elendighed og Lidelser til Hygge og Bekvemmelighed var vidunderlig. Jeg blev forsynet med Klæder fra inderst til yderst, fik god Mad og en magelig Køje, og da jeg havde lagt mig, sov jeg sytten Timer i Træk. Paa Vejen til Sandbankekerne fik vi en Storm, flere Spir blev sejlet overbord, og Turen tog fem Dage. Det var ogsaa paa høje Tid, Undsætningen kom. I flere Dage havde Søerne skyllet over Bankerne, og de Skibbrudne var meget forkomne. „Magicienne“ ankrede en Sømil fra Banken, og næppe havde „Ølpartiet“ observeret Fregatten, før de forlod deres Ø og sluttede sig til os andre. Efterhaanden som Folkene kom om Bord i Fregatten, blev de visiteret, og det var ikke Smaating, de havde af Smykker, Penge og Ure. Det blev selvfølgelig frataget dem, for siden at blive afleveret til Kompagniets Agent i Port Louis. Vor Førstestyrmand gik om Bord i Briggen, der skulde blive paa Strandingsstedet nogen Tid for om muligt at bjærge noget fra Vraget. Saa sejlede Fregatten tilbage med os andre og ankom til Port Louis Maanedsdagen efter „Cabalva“s Stranding. Og der blev Mandskabet fordelt i de forskellige Skibe, der skulde hjemefter, skønt de alle som een havde lovet, at de aldrig vilde til Søs igen. Jeg for min Part blev 3 Uger i Land hos en Franskmand, som var en af de første, jeg traf, da vi landede med Kutteren, og som da inviterede mig hjem til sig, og der havde jeg det pragtfuldt. Siden tog jeg Hyre som Styrmand med Skibet „Orion“ og naaede hjem til England i Slutningen af November. Agenten i Port Louis havde udbetalt Kutterens Besætning en Dusør, og nogle Dage efter min Hjemkomst modtog jeg følgende Skrivelse fra Kompagniets Sekretær:

East India House, 12. December 1818.

Mr. C. W. Francken!

Min Herre! Direktørerne for det ostindiske Kompagni har paalagt mig at gøre Dem bekendt med, at de har besluttet at forære Dem en Sum af 50 Guineas samt en Sextant med Kompagniets Vaaben og en passende Inskription som et Erkendtlighedstegn for Deres fortjenstfulde Opførsel ved at afgaa fra Cargadosrevet til Mauritius i en aaben Baad, da det hovedsagelig maa tilskrives Baadens hurtige Ankomst til dette Sted, at Mandskabet fra det forulykkede Skib „Cabalva“ saa betimeligt fik den fornødne Pleje og Understøttelse.

Jeg forbliver o. s. v.

J. Dart, Sekretær.







Med

# DANMARKS SØMANDSPRINS

paa Eventyr i Javas Urskove

**D**A Danmarks elskelige Sømandsprins døde for faa Aar siden, udtalte Kontreadmiral Topsøe-Jensen, der deltog som Premierløjtnant i Prins Valdemars berømmelige Togt med „Valkyrien“ til Østen, nogle Mindeord i Radioen og dvælede særlig ved Prinsens enestaaende Dygtighed og Popularitet som Skibschef. Admiralen fremhævede Prins Valdemars Evne til at vinde alle Skabninger for sig, Dyr som Mennesker; Godhed lyste fra hans ranke Person, alle drog i Ærbødighed og Hengivenhed mod ham. Ikke mindst Chefens personlige Egenskaber skyldes det, at dette Togt blev af stor Betydning for Danmark. For en lille Menneskealder siden, da Det østasiatiske Kompagni var

i sin Barndom, udsendtes „Valkyrien“ for til Støtte for dansk Handel og Skibsfart paa fjerne Egne af Kloden at vise Danmarks Flag derude. Mange Landsmænd arbejdede flittigt og dygtigt i Østen, selvstændigt eller i fremtrædende Stillinger i siamesisk og kinesisk Statstjeneste. Det store Opsving i saavel dansk Handel som dansk Foretagelse i Almindelighed, der fandt Sted i Aarene umiddelbart efter Togtet, viser tydeligt, at en lykkelig Tanke førte „Valkyrien“ til Østen under en Chef som Prins Valdemar, der dengang stod i sin

fulde Manddom. Og Heldet fulgte trofast den gode Skibschef; skønt Togtet varede ti Maaneder og gik gennem farefulde Egne, hvor baade Feber og Pest rasede, vendte *alle* velbeholdne hjem.

Admiralen udtalte til Slut, at det var, som fulgte Forsynet „Valkyrien“ paa dens Mission i Østen, — end ikke en *Giftslange*, en af Jordens farligste, som paa Java anfaldt en af „Valkyrien“s *Mænd*, formaaede at kaste Slør over den Glans, hvori Valkyrietogtet skulde staa. — — —

Om dette Eventyr i Javas Urskov, en dansk Mariner, der paa underfuld Vis reddedes fra den visse Død, om hvorledes selve Moder Jord traadte hjælpende til i en Situation, der syntes haabløs, er det, at jeg, der selvanden oplevede Eventyret, vil fortælle



Prins Valdemar

her. — Det var paa Hjemrejsen, vi kom nordfra, fra Japan, og nærmede os nu atter tropiske Farvande. Dejligt var det at ombytte Japans kolde Klima — det var i Februar Maaned — med et blidere. Vi mærkede, hvorledes Luften mildnedes for hvert Døgn's Rejse, og snart kastede vi vort almindelige blaa Tøj og trak i det lette Tropeudstyr, hvide Overtræksbenklæder, det obligatoriske uldne Mavebælte og Sejldugshue. Humøret stod højt hos alle, vi glædede os til at gense skønne grønne Trope-lande efter et Par Maaneders Ophold i køliger Egne.

Og Sejlturen over Tropehavet er en Drøm.

Vi kan nu øjne Sumatras Kyst, indsvøbt i Dis, i Kimmingen. Temperaturen svinger omkring 30 Grader i Skyggen, Oceanet hviler dovent, næsten blankt, i lange svage Dønninger i den tropiske Morgensol. Varmedisen sitrer allerede svagt i Horison-ten for senere, ved Middagstid, at staa som et flimrende Skær, hvor Øjet vendes. „Valkyrien“ skærer iltet sin Vej i det stille, diamantblaa Vand; dens Vædderstævn jager Stimer eller Flokke af Flyvefisk op af Søen. Som Guldsmede staa de mindste, som store flyvende Sild de største, ud af Bov-Vandet, der hviler som en uendelig, blød og stille-riklende, ens og dog evigskiftende Bølgebræmme om „Valkyrien“s Stævn. Paa lange, stive Brystfinner svæver de nogle Meter fremefter og til Siderne for derefter at forsvinde som smaa Sølvstænk og store Blydryp i det blaa-hvide Vand. — Store Havskildpadder døser i Vandoverfladen; naar vi nærmer os en, basker den sig op paa Højkant med den ene Luffe, vi ser et Glimt af dens Papegøjenæb, — saa synker den paa skraa ned i Dybet.

Vi nærmer os Land. Temperaturen stiger adskillige Grader, Varmen føles meget trykkende, da vi staa ind gennem det snævre Bankastræde, tæt langs Sumatras Kyst, hvor Hundreder af smaa giftige Havsnoge, hvide med sorte Pletter, døser i Overfladen af det lumre, stille Vand og forsvinder ved „Valkyrien“s Larm med opstrakt Hoved i et Pladask, en Krusning, fra Overfladen. — Vi sejler gennem den lumre Varmedis og ser gennem dens Flimmer, ikke længere borte end at vi kan skelne Detailler, Time efter Time ind mod Jordens yppigste Urskove.

— — —

Et Par Dage før vi ankrede udfor Tandjonk Priok, Batavias Havneby, blev der holdt Foredrag ombord for Besætningen, og det blev paalagt os under Landlov paa Java helst slet ikke at trænge ind i Urskoven, eller ialtfald nøjes med at gaa et lille Stykke ind og da holde os paa en af de Veje, der er hugget gennem Urskoven; vi skulde se os godt for og under ingen Omstændigheder forlade Vejen, da Java er den af Sunda Øerne, der er rigtigst „velsignet“ med Giftslanger.

Det var min Sædvane under Landlov at slaa mig sammen med Lærer Thomsen, der deltog som Frivillig i Togtet; skønt han var en Del ældre end jeg, havde vi fattet Godhed for hinanden, og ogsaa under denne Landlov fulgtes vi. Efter at have ind-

taget vor reglementerede Dosis Kinin, som altid uddeltes umiddelbart før Landgang i malariabefængte Egne, blev vi sejlet i Land og kørte med Jernbane fra Tandjonk Priok til Batavia, lidt ind i Landet. Det var en baade ejendommelig og henrivende Køretur, paa sine Steder er Linien ligefrem hugget gennem Urskov. Hist og her kunde vi langt inde mellem Stammerne skelne de Indfødtes Hytter, bygget af Bambus og Palmeblade, og undertiden se et Glimt af de nøgne Beboere.

Ankomne til Batavia besaa vi indgaaende denne gamle Koloniby, der grundlagdes allerede i Aaret 1610 af den første hollandske Guvernør, *Pieter Both*, ved Oprettelsen af et Faktori ved Dohokatra. En efterfølgende Guvernør, *Koen*, gjorde dette Faktori til Hovedstad for samtlige hollandsk-ostindiske Besiddelser i 1618; tidligere havde den hollandske Administration haft Hovedsæde paa Molukkerne. De javanesiske Fyrster af Bantam og Dohakatra søgte at fortrænge Hollænderne fra Stedet, men Guvernør Koen fik landsat Tropper og slog dem, indtog Dohakatra, byggede et Fort, og Stedet fik nu Navnet Batavia. Byen udviklede sig hurtigt som Handelsplads, kaldtes endog efter et Aarhundredes Forløb „Østens Dronning“, alt tiltrods for sin overmaade usunde Beliggenhed paa lavt, sumpet Terrain. Skønt Malaria hærgede ustandselig, steg Befolkningen jævnt i Antal, og Byen udviklede sig til en af Østens vigtigste Handelspladser, men i den nyere Tid har Hollændere og andre Europæere mere og mere forladt den gamle By og bosat sig paa sundere, højtliggende Steder omkring Gammel Batavia, hvor i vor Tid kun Indfødte, Kinesere og Blandingsfolk lever.

Vi gennemstrejfedes Gammel Batavia. Endnu findes en Mængde Pakhuse og Oplagspladser for Javas Eksportvarer her. Et Sted standsede vi og betragtede en ejendommelig Vare bestaaende af et graahvidt Væv; det var spiselige Svalereder! De hentes med Livsfare fra Klippehuler ved Kystbyen Bandung. Fra den øverste Rand af de stejle Klipper bliver en lang Spanskrørsstige firet ned i Dybet til Indgangen til Hulen, hvorfra Rederne tages. Da Svalerne ruger fire Gange om Aaret og hver Gang bygger ny Rede, kan Høsten foregaa hyppigt, og Eksporten af Svalereder til Kina er en ikke ubetydelig Indtægtskilde. Javaneserne spiser ikke Svalereder, men det er jo en kendt Sag, at Himlens Sønner sætter denne Lækkerbidsken højt.

Urskoven udenfor kaldte, vi forlod Batavia,



nikkede i Forbifarten til „Batavias skrantne Kræmmer“ og hastede ud mod Urskovens „store Glimmerblomster uden Duft“, og vi fik hurtigt flere end nok af disse. Trods Advarslen ombord, søgte vi straks langt ind i Urskoven; de fleste Steder stod Skoven som en uigennemtrængelig, grøn Mur paa begge Sider af Vejen og hvælvede sig over vore Hoveder. Luften var trykkende hed og fugtig, Vegetationen overvældende frodig. Enkelte Steder var der Lysninger i Skoven, og paa et saadant aabent Sted opdagede Thomsen, som var stærkt botanisk interesseret, nogle store, skønne Blomster, Blomster saa store som Hoveder, lidt tilhøjre for Vejen; hans Samlermani overvandt hans Betænkelighed, og det var mig ikke muligt at faa ham fra sit Forsæt, han krøb fra Vejen ud i Græsset og forsvandt, der var en Hulning, og Græsset i Javas Skove naar Mandshøjde. Ved Græssets Bevægelse kunde jeg følge hans Gang mod Blomsterklyngen, lidt efter kunde jeg se hans Overkrop, han vinkede og begyndte at plukke de pragtfulde Blomster . . . Pludselig hører jeg et overrasket Udraab og ser ham stivne, han stirrer, hans Blik er som hypnotisk naglet til Stedet, hvor han plukkede Blomsterne, som stadig hænger fra hans venstre Haand. Nogle faa Sekunder gaar, — saa udløses Fortryllesen. Han griber i Lommen efter noget, bøjer sig lidt, foretager sig noget, jeg ikke kan følge, og saa lyder hans fornøjede Raab: „Nu kommer jeg straks!“ Atter forsvinder han i det høje Græs, og endelig dukker hans sveddrypende Ansigt frem af Græsset tæt ved mig.

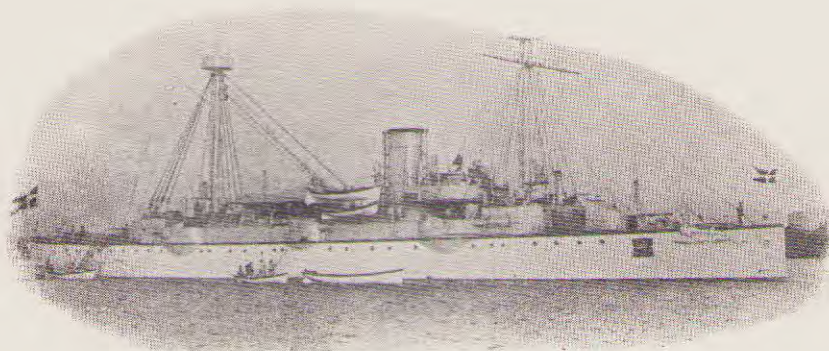
„Se blot her!“ To Hænder rækkes frem, den ene fuld af Tropernes spraglede Flora, — fra den an-

den hænger, i en Stump Sejlgarn, en uanselig Slange, ikke tykkere end en Snog og kun en lille Alen lang, grøn med ildrød Halespids — død, standdød, som det senere blev konstateret af Doktor Thorlacius, Overlæge Breuning-Storm og den danske Konsul i Batavia, *en af Jordens farligste Giftslanger*, hvis Hug virker dræbende paa faa Øjeblikke . . .

— — —

Thomsen plukker Blomster; — pludselig hører han en hvislende Lyd! Hans Øje fanger en Streg i Luften: *Slangen* i pilsnar Flugt mod hans Arm! Han staar som lamslaaet, kan ikke røre sig, han er prisgivet! Men se! Fra Jorden svipper op — i den afgørende Brøkdal af et Sekund — en smidig Gren fra en Busk, som Thomsen har trampet ned, da han kom til Stedet, Grenen bærer en lang, skarp Törn, — ved et Under mødes det giftige Kryb i dets pilsnare Fart mod Thomsens Haand af en lige saa pilsnar Törn i modgaaende Retning og — *spiddes* med voldsom Kraft paa Tørnen faa Centimeter fra Thomsens Haand! Slangen snurrer rundt og rundt som en Mølle, Tørnen borer sig længere og længere igennem og udvider stadig Hullet i Slangekroppen, der tilsidst hænger slap ned. Thomsen stirrer og stirrer, først rædselslagen, saa spiller et sardonisk Smil om hans Læber, — han aander befriet ud, finder en Stump Sejlgarn i Lommen, lægger forsigtigt med skælvende Hænder en Løkke bag Udyrets Nakke — — og *trækker langsomt den besejrede Død af Moder Jords frelsende Damoklessværd . . .*

„Valkyrien“s Dannebrog kan smelde muntert i Tropevinden, — stadig paa *hel* Stang!



Valkyrien

# Midt i en Ventetid

*Dette er et lille Blad i den Æreskrans, som Søens Mænd og deres Hustruer  
saa ærligt har fortjent for deres enestaaende Indsats for Danmark.*

**O**G det er altsaa dit sidste Ord?" spurgte han og rejste sig i det samme fra den Stol, hun havde trukket frem til ham. Selv stod hun henne ved Vinduet og saa ud over Havnen og Sundet, der glitrede i Foraarsolen som Millioner smaa Sølvskæl. Lille Birte stod og trykkede sig ind til hende, mens hun skiftevis skævede op til sin Mor og hen til Otto Holm, som hun godt huskede fra tidligere Besøg.

Karen svarede ikke straks. Endnu en Gang stillede hun sig overfor sin egen Samvittighed og spurgte sig selv: „Tør jeg? Er jeg ikke endnu i dette Øjeblik Styrmand Niels Borups Hustru? Maaske lever han og vender en Dag tilbage til mig og lille Birte — og saa vil jeg kunne møde ham som den, han venter at finde — hans alene, — med hele min Kærlighed blank og ren gemt til ham —, ja, saadan maa det være.“

„Betænk hvad du gør,“ sagde han, da Karen stadig ikke havde svaret ham. „Du ved, jeg vil kun dit allerbedste.“

„Jeg har tænkt, Otto, — og jeg siger for sidste Gang Nej — og føjer et Tak til, — og saa har vi to vist ikke mere at drøfte sammen — om *det* Emne. Vel?“ Hun havde vendt sig om imod ham, der var en Fasthed i hendes Stemme, som overraskede ham, og en Rankhed over Skikkelsen, som han først nu rigtig lagde Mærke til.

„Jaja,“ sagde han og rakte hende Haanden. „Saa Farvel da — og husk, at kommer du paa andre Tanker, naar jeg er gaaet, staar jeg stadig ved mit Ord.“

Saa vendte han sig og forlod Stuen uden at se sig tilbage.

Hun blev staaende ved Entredøren og lyttede efter hans Trin ned ad Trappen. Da Gadedøren med et Smæk lukkede sig bag ham, følte Karen, at hendes Skæbnehjul var drejet, — at noget var uhjælpeligt forbi og noget helt nyt begyndt.

Men hun havde selv villet det saadan, og hun fortrød intet. Stille lukkede hun Døren i, og med lille Birte ved Haanden gik hun lettet for en tung Byrde ind til Vinduet med Havnen og Sundet badet i Foraarssol foran sig. — — —

Hun husker saa tydeligt den Dag et Par Aars Tid før Krigen, da hun lige havde lært Niels Borup at kende og for første Gang var med ham om Bord paa „Yrsa“, der laa her ude i Nordhavnen. Den Dag bestemte hun sig for Niels, skønt hun vidste, at Otto, som var Radiotelegrafist og Niels' Ven, var lige saa forelsket i hende som Niels. De var saa forskellige, de to Mænd, — og alligevel lignede de paa mange Maader hinanden.

En Overgang var Valget virkelig vanskeligt for hende, — de var jo prægtige Sømænd begge to, rettænkende og gode. Forskellen laa vel nærmest i Temperamentet, — Niels var den livsglade, maaske noget romantisk anlagte, medens Otto altid havde begge Ben paa Jorden og var mere snusfornuftig i sine Betragtninger, men ellers god nok.

Karen sagde Ja til Niels, og kort Tid derefter mønstrede Otto ud med en stor Baad, der var chartret til Fart paa Sydamerika et Aars Tid. Der var ikke Tale om noget egentligt Brud imellem dem, men Ottos Afrejse kom for saa vidt begge Parter belejligt. Det var bedst, han for en Tid gled ud af Kredsen.

De to Forlovelsesaar blev en lykkelig Forventningens Tid, hvor de samlede sammen til deres kommende Hjem. Hun husker Spændingen, hver Gang der kom Brev fra ham fra en udenlandsk Havn — lange Breve, der var gennemstrømmet af en usigelig Længsel efter hende, og hvori han indviede hende i de mindste Tildragelser om Bord, for at hun helt kunde leve med i hans daglige Liv.

Ja, disse Breve, som en kostelig Skat havde hun gemt hver eneste et, fordi de tilsammen var et levende Billede af ham selv. Men først nu begyndte hun at forstaa meget i dem, som før havde forekommet hende dunkelt og sært.

Hun var saa ung den Gang, kun 20 Aar, og fandt det interessant at være forlovet med en Sømænd. Senere begyndte hun at forstaa, hvad det vilde koste at blive en Sømands Hustru: Afsavn og Resignation Livet igennem. Men hun vilde bære det altsammen, — for mere og mere gik det op for hende, at hun elskede denne gode, stærke Mand med

Af Aage J. Chr. Pedersen

Illustreret af Ernst Kähler



Det er en Æressag for en dansk Sømand at sejle netop nu, hvor Landet behøver os, forstaaer du ikke det?

var langtfra færdigt, det flød med Kalkballier og Brædder alle Vegne — men det gjorde ikke noget, de havde heldigvis Fantasi og gik rundt og arrangerede Møbler og Billeder og saa det hele lyslevende for sig.

Lykkelige — lykkelige Tid!

En Foraarsdag i 1939 blev de viet i den samme Kirke, hvor hun syv Aar i Forvejen sad som Konfirmand i sin hvide Kjole og følte Livet lukke sig op — det dejlige Liv, der som et Lykkeland laa og ventede paa, at hun skulde komme og tage det i Besiddelse.

Men Bryllupsdagen var dog Kulminationen af alt lykkeligt, og det Ord, Præsten havde talt over, var som en festlig Inskription over det nye, som nu begyndte: „Værer ikke bekymrede for noget, men lad i alle Ting jeres Bekymringer komme frem for Gud —“

Ja, saadan skulde det være, — *hun* hjemme og *han* derude vilde ikke lade Bekymringerne gnave paa deres Sjæl, men stole paa den Gud, som holdt alle Ting i sin stærke Haand og indtil denne Dag kun havde gjort vel imod dem.

Kun faa Dage var de sammen i deres lille hyggelige Rede, hvor alt var saa nyt og smukt, at de slet ikke kunde forstaa, at dette var deres; de nød de faa kostbare Timer, medens de med hinanden i Haanden gik rundt fra Stue til Stue — og bare glædede sig og var lykkelige som to Børn.

Saa maatte han afsted — og det var mere end for saa tungt og saa ubegribeligt svært at sige Farvel.

— — —

En Gang i Løbet af Sommeren kom „Yrsa“ til Nakskov for en mindre Reparation, og de havde otte uforglemmelige Solskinsdage sammen der nede. Mørke Uvejrskyer trak ganske vist op paa Europas politiske Himmel, og nogle snakkede om en kommende Verdenskrig, frygteligere end den sidste.

Men de to, Niels og hende, kunde kun tænke sig Fremtiden lys og uden Bekymringer og lukkede af for alle Krigsrygter.

Det kunde vende sig og jævne sig endnu, — hvem var interesseret i en Krig? Det drev nok over, ja — det drev over.

Først i August sejlede han, og hun rejste alene tilbage til de nye, smukke Stuer, hvor alt var ordnet og pyntet for det Tilfælde, at Reparationen skulde have været foretaget i København. Nu gik der igen et Par Maaneder, før hun kunde vente at se ham. —

Og hun mindedes den solfyldte September-Søndag, da Stormagtskrigen var en Kendsgerning — og Angsten med eet var over hende. I Timevis sad hun som fast-

en Kærlighed, som vilde kunne bære over alt, hvad Livet vilde stille hende overfor af svært.

Hjemkomsten var hver Gang en Fest. Hun ringede Dage i Forvejen til Rederiet for at forhøre sig, hun fulgte med i Bladene, naar og hvor han var rapporteret, — og flere Timer før „Yrsa“ viste sig langt ude i Sundet, trippede hun rundt paa Havnemolen med de Blomster, som skulde hilse ham velkommen hjem.

De var som to store Børn i deres Glæde over igen at være sammen, og de kunde slet ikke blive træt af at høre hinanden fortælle og sammen drøfte Planer for det nye Hjem. I Timevis kunde de sidde — hjemme hos hendes Mor eller nede i hans Lukaf — og snakke og pludre og le, uden at skænke Tid og Sted nogen Tanke.

Men de faa Dage, Niels var hjemme, gik som en Drøm, — og med et Stik i Hjertet mindes hun Afskedens tunge Vemod og de lange, lange Dage, før det første Brev kom og ligesom dannede en usynlig Bro imellem dem. — —

Karen lader Aarenes mange Lyspunkter passere Revy for sit indre Blik. Hun glemmer aldrig den Dag, de første Gang var her oppe og „se paa Lejlighed“. Huset

naglet til en Stol og lyttede til Radioens uhyggefyldte Meldinger om Mobiliseringer og marcherende Hære, Mineudlægninger og Meldinger til Skibe om at søge Havn.

Det var pludselig, som om hun frøs, — kunde hun ogsaa bare tage Bryllupsordene bogstavelige: „Værer ikke bekymrede for noget —“ men, det var nu lettere at sige paa en Festdag, da det var Foraar og alt aandede Fred og ingen Fare — — for — sæt nu, at Niels aldrig naede at faa det lille Væsen at se, som skulde være hans og hendes Barn — omkring ved Juletid?

Hun tog sig sammen — om en fjorten Dages Tid havde hun ham jo hjemme igen, — hvorfor skulde der netop tilstøde *ham* noget?

I en Atmosfære af Spænding og Uro sneglede de fjorten Dage sig hen, — og en Dag stod han igen her i Stuen, sund og stærk og saa lykkelig over hende og Hjemmet, — lykkelig over at være sluppet godt over Nordsøen og ved Udsigten til et Par Dage at kunne slappe af og hvile ud i Hjemmets lille fredfyldte Oase.

En af disse Aftener havde hun pludselig følt det som en Smerte at skulle tage Afsked med ham igen, — nu, hvor hun netop trængte saa meget til ham. Og hun havde lagt Armen om hans Skulder og sagt, saa indtrængende hun kunde:

„Ved du hvad, Niels — om du nu gik i Land — og søgte en Inspektørstilling eller saadan —“

„Hvad siger du — gik i Land — nu?“ Han havde vredet sig fri af hendes Arm og var aabenbart blevet irriteret. „Er du da ikke klar over, at det er netop *nu*, der er Brug for os“ spurgte han — en lille Smule fornærmet.

„De faar sagtens en anden i Stedet for dig, Niels — jeg vil saa gerne beholde dig hjemme.“ Hun huskede, at hun havde været paa Nippet til at græde.

„Det er en Æressag for en dansk Sømand at sejle — *netop nu*, hvor Landet behøver os, — forstaar du ikke det?“

Hun havde nikket og ikke talt mere om det. Hun beundrede ham og var stolt over at tilhøre en af de Mænd, Danmark nu havde Brug for. Saa rejste han, og hun havde følt sig mere ensom og tungsindig end nogensinde før.

I December blev Birte født. Det ene Ulykkesbudskab ude fra Havet indløb efter det andet, og mange danske Søfolk fandt deres Grav i Nordsøens Bølger.

Men hun var rolig for Niels, han var i Fart paa Sydamerika og kom først hjem hende ad Foraaret — og saa havde Tilværelsen for Resten nu faaet et helt andet Indhold, siden hun havde faaet sin lille Pige. Der var slet ingen Forslag i Tiden mere,

smaanynnende gik hun omkring i Stuerne, puslede om sin lille Unge, skrev Breve til Niels — og talte ellers Dagene til Foraarets Komme.

Trods Krigens Skygge husker hun denne Ventetid som en Kæde af Dage fyldt med lykkelig Forventning.

— — —

Et Par Maaneder senere faar hun Brev fra en syd-amerikansk Plads: „Yrsa“ er for hjemgaaende via engelsk Havn. I Begyndelsen af April kan de være hjemme, — og nu skal der gøres hovedrent og hænges Gardiner op, — og Niels skal overraskes med den Lænestol, han saa længe har ønsket sig.

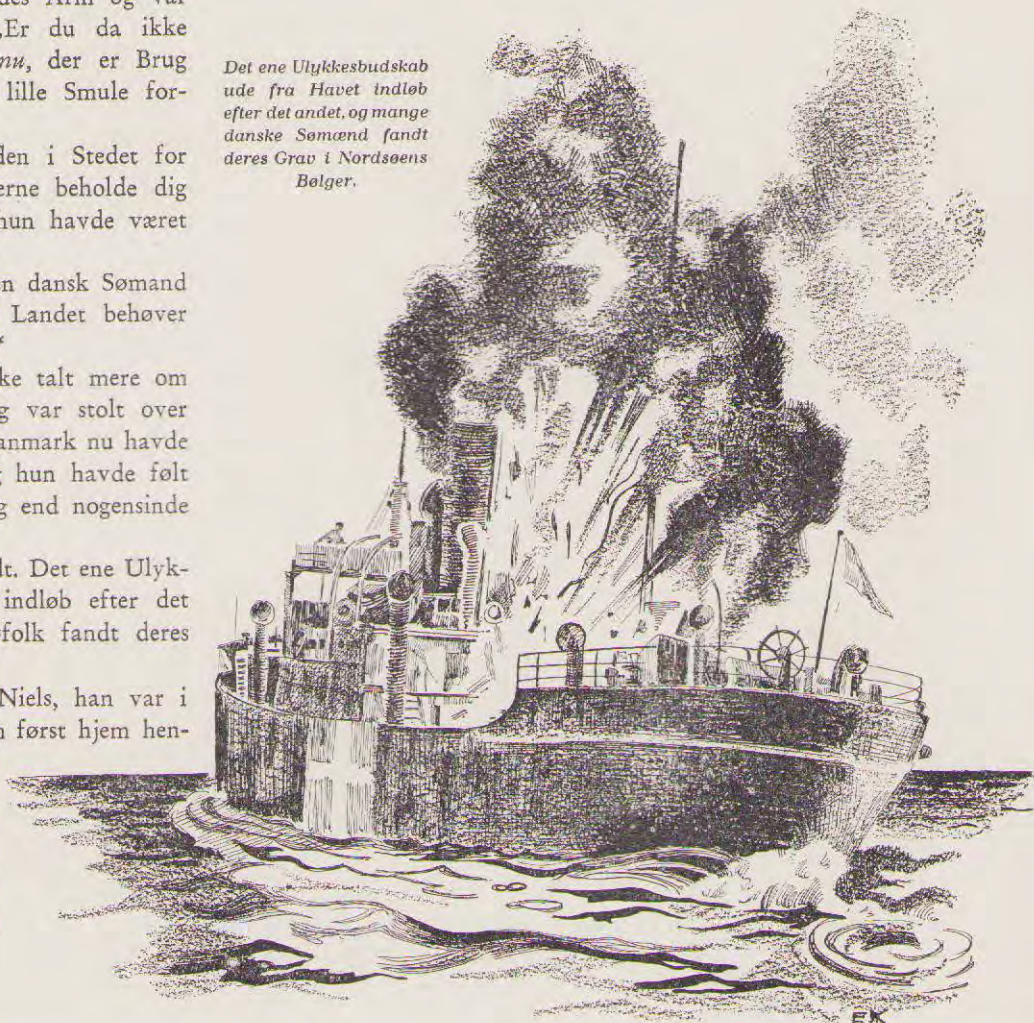
Denne Hjemkomst efter det lange Fravær skal gøres særlig festlig, — og hun er saa optaget af de mange Forberedelser, at hun ikke skænker Nordsøens Farer ret mange Tanker.

En Morgen i April kommer det Brev, hun har ventet paa med Længsel, — den 8. afsejler „Yrsa“ fra Newcastle og kan være hjemme den 10. eller 11. April.

Og hun læser mellem Linierne, at han længes mindst lige saa meget som hun.

Den 8. April bliver noget af en Festdag for hende. Alle hendes Tanker er hos Niels om Bord paa „Yrsa“ — hun ser for sig Trosserne blive kastet los og Damperen glide ud fra Dokken og op ad Floden. Hun føler sig staaende ved hans Side paa Broen og hører ham brumme-nynne paa sin karakteristiske Maade, der betød,

Det ene Ulykkesbudskab ude fra Havet indløb efter det andet, og mange danske Sømand fandt deres Grav i Nordsøens Bølger.



at Humøret var „first class“. — Hun husker, at hun den Aften satte sig hen ved lille Birtes Seng og fortalte hende om Far, den store, flotte Sømand, som nu var paa Vej hjem til dem begge.

I Morgen tidlig vilde hun paa Torvet og købe Blomster til alle Vaserne.

Farver og Feststemning skulde møde ham, naar han traadte ind ad Døren. —

Hun var vaagnet op tidlig om Morgenen ved en Brummen som af Hundreder af Flyvemaskiner. Hun stod op og saa dem ogsaa, men forstod ikke, hvad der skete.

Mælkeemanden havde fortalt hende det — Danmark var besat af en fremmed Magt, og siden fik hun det bekræftet. Hun var ilet op paa Rederiet, som havde fortalt hende, at „Yrsa“ slet ikke havde faaet Lov til at forlade Newcastle.

„Vær De kun ganske rolig, lille Fru Borup,“ sagde Maskininspektøren. „Deres Mand er i Sikkerhed, og dette varer nok ikke saa længe, skal De se —.“ Saadan havde de trøstet hende — og hun havde ladet sig trøste, skønt Skuffelsen var hende en dyb Hjertesorg.

Hun skulde ikke have glædet sig saa meget — —

Og saa gik Aarene — de lange, lange Venteaar. Med Mellemrum kom et af de lakoniske Røde Kors-Breve, der i saa og saa mange Ord sagde, at han levede og havde det godt. Intet om hans Længsel, hans Smerte og Bekymring, intet om Haab eller Forventning. Kun en Formular — men alligevel et Livstegn fra ham, som holdt hende oppe og hjalp hende at bære de tunge Tider.

„Værer ikke bekymrede for noget —“ Jamen det var umuligt, nu, hvor Bekymringerne var ved at knuse hende under sin Centnervægt.

Det hjalp dog, hver Gang hun kunde sige til sig selv: Sæt nu, at „Yrsa“ var blevet sænket, og Niels var omkommet — *det* havde først været forfærdeligt, men han lever jo — han lever og kommer hjem, — aah Gud ske Lov og Tak.

Det gav hendes Sind Hvile og Kraft til at leve hver ny Dag med Haab og Taknemmelighed. —

Undertiden kom Otto Holm og besøgte hende. Hun brød sig egentlig ikke om det, skønt det *var* en Opmuntring for hende at sidde og „snakke Skiv“ med sin Mands Ven. Men — ja, hun havde altsaa paa Fornemmelsen, at det ikke bare var for at trøste hende, han kom.

Det var overlagt, at hun ikke viste sig særlig gæstfri overfor ham. Men alligevel kom han igen — med kortere og kortere Mellemrum.

— — —

Og hun husker den solfyldte Foraarsdag for et Aar siden, da *det* skete, hun i alle disse Aar havde næret en hemmelig Angst for. Hun havde netop siddet her ved Vinduet og læst nogle af hans gamle Breve, og det forekom hende at være mindst ti Aar siden, hun havde set ham, da det ringede paa Døren. Hun gik ud og lukkede op, — det var Rederiets Inspektør, og

hun var kommet til at skælve over hele Kroppen som af Feber.

Lempeligt havde han fortalt hende om Telegrammet til Udenrigsministeriet, at „Yrsa“ var krigsforlist, og at l. Styrmand Borup maatte „*formodes*“ at være omkommet.

Da var det, som om alt sank i Grus for hende — Haabet og Drømmen om Fremtiden. Naar hun alligevel ikke helt knækkede sammen, skyldtes det det lille Ord „*formodes*“.

Det var ikke *sikkert* — ikke *helt* sikkert, at Niels var død, — man formodede det kun. Han kunde være taget op af et andet Skib — eller kastet i Land paa en øde Kyst, — der var flere Muligheder.

Der *var* Haab.

„Det maa *formodes* —“

Ventetiden havde skiftet Karakter. Sorgen og Savnet, der før mildnedes ved Bevidstheden om, at Gensynets Time rykkede nærmere for hver Dag, var nu blevet permanent. Tvivlen sneg sig lidt efter lidt ind paa hende, — man havde saa ofte hørt dette „maa *formodes* at være omkommet“ — men det havde vist kun en enkelt Gang vist sig at være forkert. Det var nok noget, man brugte for at være skaansom overfor de efterladte.

Og alligevel — Haabet levede, skønt spinkelt og svagt, dybt i hendes Sind, og hun klyngede sig til det som til en Redningsplanke.

Og Dagene kædede sig sammen og blev til Aar — og i hendes Sorg blandede sig nu Længselen efter Forandring, efter at komme ud af denne evige, ensformige Venten paa Miraklet.

Otto Holm var gaaet i Land og havde faaet Ansettelse i Toldvæsenet, — det, Niels burde have gjort, før det blev for sent. Undertiden, naar han slog paa at ville gifte sig, og hun slet ikke var i Tvivl om Hensigten, var Fristelsen næsten større, end hun kunde bære. Hun behøvede blot at række ham sin Haand, — men hun spillede Komædie og lod komplet uforstaaende, fordi hun var Niels' Hustru og havde Pligt til at vente paa ham.

Blive ved at vente.

— — —

Og nu i Dag var Otto igen kommet paa Besøg — og havde direkte bedt hende blive hans Hustru. Han havde haft en Buket af Foraarets skønneste Blomster med til hende, — og det havde været saa svært at sige Nej. Men hun havde gjort det, — ja, Gud ske Lov, hun *havde* sagt Nej. Otto havde taget sig det nær og var blevet ved at overtale hende:

„Du maa gøre dig klart, Karen, at du *er* Enke, — Niels ligger derude ligesom de tusind andre af vore Sømand. Og hvorfor skal du og lille Birte saa gaa her alene og haabe paa noget, som dog er en Illusion? — Det er dine bedste Aar, som paa denne Maade ødelægges, og tror du ikke, at Niels, hvis han kan se her ned fra sin Himmel, vil glæde sig over, at I to faar det godt?“

„Jo, men — nej, det kan jeg ikke.“

„Jeg har faaet en fast Stilling nu, Karen, og jeg lover dig,; jeg skal gøre alt for dig, — lige saa meget som Niels vilde have været i Stand til. I den Retning er jeg god nok —“

„Jamen du er ikke *Niels*!“

„Jeg vil blive dig en lige saa god Mand, som Niels var det.“

Da var det, hun havde kastet den sidste Rest af Tvivlraadighed over Bord. Hun havde staaet her ved Vinduet og set ud over Havnen, mens han talte, — og som saa ofte før havde hun i Tankerne forestillet sig *hans* Skib glide ind gennem Kroneløbet og lægge til ved Kajen, set ham ile fra Borde og løfte lille Birte op paa sine Arme, mens hans Øjne straaede af Glæde og Taknemmelighed ved atter at være hjemme — hjemme.

Og hun havde — alt i Løbet af faa Sekunder — i hastige Glimt genoplevet deres Livs festlige Timer — Bryllupsdagen, Hjemkomsterne og de faa, ak altfor faa hyggelige Timer, de havde siddet sammen her.

„Vær ikke bekymrede for noget, men lad i alle Ting jeres Begæringer komme frem for Gud i Bøn med Taksigelse —“ Ja, saadan skulde det være. Ogsaa Niels' Skæbne var i Guds Haand — og hendes egen og lille Birtes Fremtid, hun havde intet at frygte, men meget at takke for. Uendelig meget.

Da blev det saa let at sige Nej.

„Du mener mig det godt, Otto, —“ havde hun

sagt, fast og afgjort, „men Niels og jeg tilhører hinanden, indtil Døden engang skiller os — og jeg vil bære alle de Byrder, Livet vil lægge paa mig, — mens jeg venter paa ham.“

„Der er jo ikke noget at vente paa mere, — Døden har jo skilt jer to.“

„Der stod, at man formodede — og jeg vil vente, til Formodningen bliver til Vished.“

„Det bliver den aldrig.“

„Saa venter jeg Livet igennem.“

„Og det er altsaa dit sidste Ord?“ spurgte han og rejste sig — og endnu en Gang havde hun tænkt Sagen igennem, takket ham, men sagt klart og tydeligt Nej.

Det var kun faa Minutter siden, hun hørte Gadedøren med et Smæk lukke sig bag ham — og bag hendes Skæbne.

Men hun fortrød intet. Lille Birte rykkede hende utaalmodigt i Kjolen: „Er Mor ke' a' det?“ spurgte hun urolig over Moderens stadige Tavshed.

Hun løftede hende op og kyssede hendes Bekymring bort.

Saa tog hun Otto Holms Foraarsblomster, gik hen til Skrivebordet og satte dem i en spraglet Krans omkring Billedet af Styrmand Niels Borup staaende paa „Yrsa"s Kommandobro.

Levende eller død — det var dog *hendes* store, stærke Styrmand, og hun var hans.

Saadan skulde det vedblive at være — hele Vente-tiden ud.





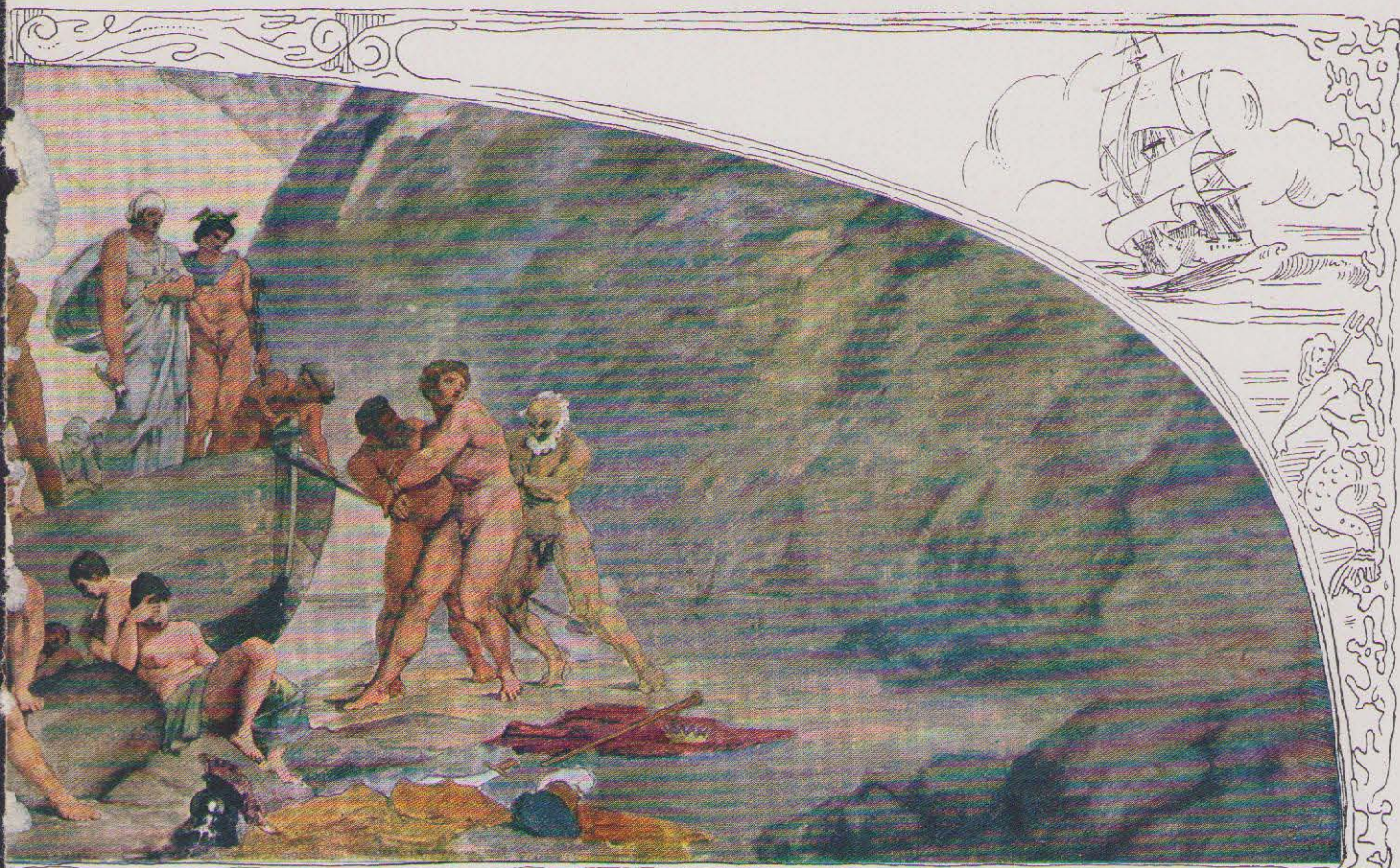


Maleri af *Trans Schwartz*. Udkast til  
Vægdekoration i Ny Carlsberg Glyptotek.  
Vignettegning af *Ernst Købler*.

## »VED KHARON

**H**gerst ved Aaren staar *Kharon* for sikkert at styre sin Snekke, naar den med Sjælenes Skare skal fare til Skyggernes Land hinsides Soløjets Nedgang, hen over Okéanosstrømmen, der med sit natdunkle Vand glider stille mod kimmerisk Kyst. Her, hvor den glammende *Kerberos* vogter *Perséfontes* Lunde, dannet af dødblege Pile og kulsorte Popler i Flæng, her stander Borgen, hvor *Hades* den mægtige, Dødsrigets Hersker, over de flakkende Skygger regerer til evig Tid. Forrest i Stævnen staar *Hermes*, den listige Sjælenes Leder, tager mod alle, selv de, som tvinges til Færden med Magt.





Maleriet tilhører »Kunstsalonen«, Østergade 17.

## ONS BAAD«



arene svandt, men den ældgamle Myte om *Kharon* end lever,  
 alle vi styrer vor Kurs over Livsvejens vældige Strøm,  
 hver paa sin Post, naar *Poseidon*, den barske Betvinger af Havet,  
 løfter sin Fork og i Stormen oprejser den skummende Sø.  
 Havgudens søvante tjærede Sønner er nu som forhen,  
 da den navnkundige Fyrste og Søhelt *Odysseus* drog ud  
 for at bekrige det herlige Troja, beredte til Kampen.  
 Altid med Livet som Indsats er Sømandens haarde Dyst,  
 frygtløs han trodser de Farer, han møder i Krig som i Fredstid ~  
 tjener i Troskab sit Land til den Stund, hvor han stryger sit Flag!

*Gustav Kragh.*



Maleri af V. Gvistoff.

M/s „Husvik“ passerer en Dampet.



# St. Albans' Skæbne

Illustreret af  
Oscar Knudsen

**A**rtiklen „Vort største Sejlskibsrederi i forrige Aarhundrede“, som fremkom i „Vikingen“ for 1. Oktober 1943, bemærker Artiklens Forfatter, at der savnes sikre Efterretninger om Helsingør-Fuldriggeren „St. Albans“ endelige Skæbne.

Denne Bemærkning førte uvilkaarligt mine Tanker 54 Aar tilbage i Tiden — til 1889, da jeg med Fanø-Barken „Laura“ paa en Rejse til Vestkysten af Mexiko havde en Skibskammerat, som Aaret i Forvejen havde sejlet med „St. Albans“ paa dette Skibs sidste Rejse. Jeg var kun Dreng om Bord, og som saadan slugte jeg naturligvis med Begærlighed hvert eneste Ord af det, de ældre Kammerater i Lukafet fortalte om deres Oplevelser fra deres tidligere Rejser med andre Skibe. Og disse første Indtryk af Sømandslivets Romantik fæstnede sig saa grundigt i min Hukommelse, at jeg den Dag i Dag ser disse Skibskammerater lyslevende for mig og hører dem spinde deres Ender, som de spandt dem den Gang — den Gang, da menige Søfolk om Bord i de Skibe, de var forhyret med, ikke tituleredes med Efternavne. Jeg ser Matrosen Martin, som sidst havde været med Barken „Hydra“ i Manzanillo og dér havde været indviklet i et drabeligt Slagsmaal med vilde Indianere og nær havde mistet sin Skalp. Jeg ser Hans og Emanuel — begge mellem „Let og Fuld“, som med Barkentinen „Herman“ — deres „Den Sidste“ — havde været i Demerara og af den Grund ikke vilde staa tilbage for Martin med Hensyn til Indianerhistorier; og jeg ser Tømmermanden Jens, som var af gammel Sømandsslægt, men selv ikke havde sejlet før, og som derfor kun kunde gengive Fædrenes Oplevelser. Letmatrosen Søren ser jeg ogsaa. Han var Skipperson og havde Styrmandseksamen, og han havde sidst sejlet med

Faderen, som ikke havde lagt Fingre imellem med Hensyn til hans Opdragelse, men som han havde spillet mangt et uskyldigt Puds. Tydeligt ser jeg ogsaa Kokken Niels, som baade først og sidst med Briggen „Cecilie“ havde været paa Molukkerne og i Marseille og begge Steder havde oplevet Ting, som gjorde ham til Spot og Grin i ældre og mere erfarne Kammeraters Øjne, men som forekom mig vældig interessante. Endelig baade ser og hører jeg Jungmanden Georg, og nu skal jeg med hans egne Ord forsøge at gengive, hvad han fortalte om sin store Oplevelse med Helsingør-Fuldriggeren „St. Albans“, som var hans „Den Sidste“:

„Jeg husker saamænd ikke Datoen.“ Saaledes begyndte Georg sin Beretning, og han fortsatte: „Men det var i hvert Fald en Dag i Begyndelsen af November, da vi med „St. Albans“ begyndte Tilbagereisen fra Quebec. Vi var lastet med Pitchpine-Bjælker og skulde til St. Petersburg, og selv om ingen om Bord tænkte sig nogen Mulighed for at komme hjem til Julen, ventede vi dog at naa frem saa betids, at vi i hvert Fald havde fast Grund under Fødderne inden den Tid, og selv om dette blev i Rusland, vilde det jo altid være bedre end at holde Jul i Søen.

Vi afsejlede med fint Vejr og god Vind, men det var ikke til at tage fejl af, at Vinteren allerede var i Anmarch, for det var hundekoldt; og vi var klar over, at Nordatlanten paa denne Aarstid ikke var til at spøge med for et Skib som „St. Albans“, der efter den almindelige Mening blandt os Rapper i Lukafet var en gammel, raadden Kasse, hvis uændelige Planker kun holdtes sammen og paa Plads med den Omgang Kultjære, Skuden jævnlig fik udenbords. Saaledes er det jo nemlig fat med mange af disse Tømmer-Slæbere, der gaar i støt Fart mel-



*Som et straalende Fe-Palads passerede en østgaaende Passagerdampers os i en Afstand af ca. to Sømil.*

lem Kanada og Nordeuropa; og hvor man i enkelte Tilfælde ogsaa har set det Særsyn, at Skroget efter at være proppet med Tømmer baade i Lasterum og paa Dæk er blevet surret sammen med Kæder.

Naa — saa slemt var det nu ikke med „St. Albans“, og vi havde heller ingen Dækslast; men vi var dog ikke mere end lige kommet ud af St. Lawrencefloden og ud i Nordatlantens Dønninger, før vi fik en halv Times Pumpesjov ved hvert Vagtskifte, saa vi havde jo noget at glæde os til, dersom vi fik haardt Vejr, og det vilde vi sikkert ikke undgaa paa denne Aarstid. Der var ingen Tvivl om, at Skuden, naar den begyndte at arbejde voldsomt i Søen, vilde give sig i Sømmene og trække mere Vand.

Og vi fik haardt Vejr, men ikke før vi paa vor femtende Dag i Søen var naaet halvvejs over Nordatlanten. Vinden sprang paa Formiddagsvagten pludselig fra Vest og om i Nordost, og der blæste nu en saa stiv Kuling, at vi efter at have braset skarpt an for bagbords Halse straks maatte bjærge alle tre Bramsejl. Vinden friskede mere og mere, og Søerne rejste sig naturligvis i Forhold hertil, saa Skuden efterhaanden begyndte at sætte haardt; og

da vi ved otte Glas pejlede Pumperne, viste det sig, at vi havde to Fod Vand i Lasten. Vi var to Timer om at faa Kassen nogenlunde læns, for helt læns blev den aldrig mere; og havde vi hidtil haft Pumpesjov ved hvert Vagtskifte, saa blev det nu Resten af Dagen en næsten uafsluttelig Pumpen.

Der var Uro i Luften. Himlen var overtrukket og mørk — og i de lavere Regioner jog sorte, regnfylde Skyer vestover med rivende Fart. Stormsvalerne pilede hid og did i rastløs Flugt hen over de hvidtoppede Søer, mens større Havfugle med hæse Skrig kredsede om højere oppe og bed efter vore Fløjknapper. Alt tydede paa, at vi inden længe kunde vente det værste, der kunde hænde os

med denne gamle og stærkt lækken Skude — en haard Storm.

Vindstyrken tog fremdeles til. Ved otte Glas paa Eftermiddagsvagten stak vi et Reb i Overmærsejlene, og inden Aften maatte vi gøre baade dem og Storsejlet fast og stikke et Reb i Fokken — saa i Pumperne igen.

Tilværelsen om Bord var i Øjeblikket alt andet end lystig, og Udsigten til, hvad den nærmeste Fremtid vilde bringe os, var lige saa truende som de sorte Uvejrsskyer, der jog hen over vore Hoveder. Time efter Time tog Stormen til i Vildskab. Søerne voksede til hele Bjergkæder af Vand — til brølende Giganter, der med voldsomme Brag dundrede mod vor bagbords Bov. Hen imod Midnat blev Frivagten purret ud til Allemandsjob, og vi gjorde Fokken fast og drejede under for vore Undermærsejl — fremdeles for bagbords Halse. Saaledes holdt vi det gaaende en Times Tid, mens vi stadig væk sled i Pumperne. Den gamle Plimsoller drak nu Vand som en Si, saa vi overhovedet ikke kunde faa den læns, og vi diskuterede allerede den Mulighed, at vi i Længden vilde blive saa udasede af den evindelige Pumpen, saa vi tilsidst ikke orkede mere, og hvad saa?

Denne Diskussion blev vi pludselig revet ud af ved et tordnende Brag, der fik Skuden til at sitre og skælve fra For til Agter, og i samme Nu styrtede

et Vandfald som et lille Niagara ind over vor luv Bov og bordefyldte Stordækket. Med en voldsom Kraft fossede Vandet agterover, fyldte Lukaf og Kabys, sprængte Surringerne paa Vandfadene og rev disse ud af Kopholterne, saa de kom i Drift og knuste Forskottet til Halvdækket. Vi, som arbejdede med Pumperne, slap selvfølgelig Svingene og jumpede for Livet op paa Naglebænken omkring Stormasten, hvor vi klamrede os til Nedhalere og Skøder. Frivagten i Lukafet var bogstavelig talt blevet skyllet ud af Køjerne og kom paa Dækket saa vaade som druknede Mus, og de maatte alle Mand saa hurtigt som muligt søge op i Undervanterne for ikke at blive slaaet fordærvet eller klemt ihjel mellem de løsslupne Vandfade, Pøse og Pøserækker og meget andet, som med Vandet og Skibets Bevægelser trillede og raslede frem og tilbage og fra Borde til Borde i et Kaos mellem Braser og andet løbende Tovværk, som Vandmasserne havde revet med sig fra Naglebænkene.

Da Dækket langt om længe igen blev nogenlunde fremkommeligt for Vand, fik vi ogsaa ret hurtigt Styr paa Vandfadene og alle de andre løse Grejer, der var i Drift paa Dækket, og da vi saa omsider ogsaa dristede os op paa Bakken for at se, om der ogsaa her var lavet Ravage, stod det os med eet klart, at alt vort Slid i Pumperne havde været til ingen Verdens Nytte. Den gigantiske Sø havde med sin enorme Kraft formelig slaaet vor bagbords Bov ind og havde lavet et Hul i den over Vandlinien saa stort, at man kunde køre igennem det med Hest og Vogn — omtrent da. Derved var der naturligvis ikke andet at stille op end hurtigst muligt at faa Skuden lagt om paa den anden Bov. Det gik ogsaa glat nok; men vi havde aldrig saa saare faaet klaret op efter Manøvren, før nok et Monstrum af en Kæmpesø med et vældigt Klask lavede et lignende Hul i den styrbords Bov, og samtidig smed Skuden sig over med den læ Lønning under Vand og skovlede bogstavelig talt Nordatlanten ind over os; og da Kassen rejste sig igen, røg vore Skanseklædninger mellem Fokkevant og Storvant — først den bagbords og straks efter den styrbords, eftersom de enorme Vandmasser, som vi havde indskibet, styrtede fra den ene Side af Dækket til den anden.

Atter maatte vi falde i Braserne, og vi holdt nu af for Vejret med Agterenden vendt mod de svære Søer, der forfulgte os med en Larm som en Uendelighed af halsende Uhyrer, der ligesom skummede af Raseri over ikke at kunne naa os og ogsaa klaske os i Agterspejlet. Vi stævnede med andre Ord mod Vest, hvor vi kom fra, og med den Kurs var der jo langt til Jul i St. Petersborg. Men Jul

var der vist for øvrigt heller ingen af os, der i Øjeblikket tænkte paa.

Ved Dag gry tumlede „St. Albans“ tungt og gierende afsted for Vejret med seks Fod Vand i Lasten. Den gebærdede sig som en kæfereret Solderist efter en Nats Svir, og skønt vi uafbrudt holdt Pumperne gaaende, steg Bundvandet sine to Tommer i Timen. Der var dog ingen Fare for, at Skuden skulde synke med den Tømmerlast, vi havde inde, selv om den ogsaa løb fuld af Vand helt op til Dækket. Den vilde sikkert holde sig flydende paa Lasten; men der var jo den Mulighed, at Tømmeret vilde buldne ud af den megen Væde og sprænge det gamle og møre Skrog, saa det skiltes i alle dets Sammenføjninger, og hvad det vilde betyde for os, dersom der i saa Tilfælde ikke i Øjeblikket var noget andet Skib i Nærheden, var jo ikke godt at vide. Hidtil havde vore Baade heldigvis ingen Overlast lidt, saa vi endnu havde dem at ty til, hvis det værste skulde ske — vel at mærke, hvis vi kunde faa dem sat ud og komme klar med dem, og hvis de ikke under Udsætningen knustes mod Skibssiden. Alle disse „Hvis“er var naturligvis ikke særlig opmuntrende, og selv uden dem var Tanken om seksten Mand i aaben Baad under disse Forhold nok til at kunne give os Kuldegysninger og Gaasehud.

Eftersom Timerne gik, mærkede vi tydeligt, at Skudens Bevægelser blev endnu mere tunge og døde. Vi havde nok faaet spændt en Presenning for Hullerne i Boven, saa godt vi kunde faa den anbragt, og selv om dette vel nok hjalp en Del til at afværge Vandets Indtrængen, stod det os dog klart, at Skuden lækkede mange andre Steder, og den sank dybere og dybere, saa Søerne ustandseligt væltede ind over Dækket, hvor Skanseklædningerne var slaaet ud. Det var til Tider helt livsfarligt at færdes paa Stordækket, endskønt vi havde spændt Stræktov langskibs fra Agterkant af Bakken og til Forkant af Halvdækket samt tværskibs baade foran og agten for Stormasten, og vi maatte omsider opgive Pumpningen og opholde os paa Halvdækket. Kahytten var det eneste Sted om Bord, hvor der var nogenlunde tørt, og her havde vi heldigvis i Tide og ved en gunstig Lejlighed faaet vore i Øjeblikket mest nødvendige Ejendele transporteret hen fra Lukafet. I Kahytten fik vi da ogsaa lidt Mad efter Omstændighederne — ganske vist kun kold Preserves, Kiks og Margarine, og man maa lade den Gamle, at han ogsaa af og til skænkede os en Dram for at stramme os op eller til at varme os paa, hvilket ogsaa nok kunde gøres nødigt.

Ved Middagstid slækkede Stormen lidt af, men nu kunde den tørstige „St. Albans“ heller ikke drikke mere Vand. Den havde Bælgen fuld til Hoved-

dækket og kunde ikke synke dybere. Som vi havde forudset, flød den paa sin Tømmerlast, men Spørgsmaalet var nu, hvor længe den vilde holde sammen. At Tømmeret i Lasten havde forskubbet sig ved Vandets Opdrift og fulgte det døde Skibs Bevægelser, kunde vi baade høre og føle, og der var ingen Tvivl om, at det vilde fortsætte med at arbejde, til det havde stukket Enderne ud gennem Bov og Laaringer, eller det var buldnet saa meget ud, at det ikke mere kunde røre sig i disse Retninger, og hvad saa? — Ja, saa vilde det efter al Sandsynlighed skaffe sig Plads til Siderne ved at sprænge Skroget.

Ved tre Glas paa Eftermiddagsvagten samledes vi i Kahytten til Skibsraad — alle Mand med Undtagelse af Rorsmanden. Vi drøftede naturligvis indgaaende Situationen, og den Gamle foreholdt os den Risiko, vi løb ved at gaa Natten i Møde om Bord i Skibet, som efter hans Opfattelse nu faktisk var et Vrag. Nogle enkelte var stemt for at blive og se Tiden an, men Resultatet af Raadslagningen blev dog en endelig Beslutning om hurtigst muligt at forlade Skibet.

Efter denne Vedtagelse gik vi igen op paa Halvdækket, og i det lønlige Haab at faa Øje paa en eller anden Sejler, som vi eventuelt kunde komme i Forbindelse med, afsøgte vi alle Mand med vore blotte Øjne og Kaptajnen gennem sin Kikkert Havet hele Horisonten rundt; men ikke et Sejl var synligt for os inden for den Rundkreds af Hav, hvori vi selv var Midtpunktet. Derimod bemærkede vi langt borte i sydlig Retning en Røghale — antagelig fra en vestgaaende Damper. Den forsvandt dog hurtigt og gik i ét med det sorte Skydække, og da det med Sikkerhed kunde fastslaaes, at vi fra den Kant ikke kunde vente nogen Hjælp, gav den Gamle Ordre til at gøre Storbaaden klar.

Vi gav os ikke Tid til at løse Baadens Surringer, men satte Knivene paa, og med Taljer fra Stor- og Berginerraaen, som vi imidlertid havde braset i Spids mod hinanden, fik vi Baaden ud over den styrbords Lønning, hvorefter vi surrede den let løseligt til Storvantet, saa den hurtigt kunde gøres klar til at fire af i Taljerne.

Da Hullerne i Boven nu hverken gjorde fra eller til med Hensyn til Lækager og Vand i Lasten, mente den Gamle, at det vilde være lettest at faa Baaden i Vandet og klar af Skibssiden, uden at den led Overlast, dersom vi kunde faa Skuden lagt med Næsen op mod Søerne. Efter flere forgæves Forsøg lykkedes det langt om længe at faa den til Vinden; men havde Søerne forinden uafbrudt overskyllet Stordækket henne Midtskibs, saa blev Bakken og Fordækket nu en veritabel Syndflod. Uden Ophør brækkede Søerne ind over Forskibet og fossede ag-

terover som rivende Floder, indtil de til Dels fik Afløb i Læ, hvor Skanseklædningen var slaaet ud; og den ene Vandflod var ikke løbet ud, før den næste fulgte efter.

Vi gav nu For- og Kryds-Undermærsejl op og gjorde dem fast, og mens dette stod paa havde Førstestyrmand og Tømmermanden flikket et Drivanker sammen af en Bom, en Lugepresenning sammenlagt til en Trekant med den ene Side fæstnet til Bommen og med et tungt Stykke Ballastjern hængende i Presenningens modsatte Spids. En lang Slæbeline med en Hanefod fastgjort til Bommens to Ender gjorde Konstruktionen fuldkommen, og Drivankeret var klar til at kaste ud og fire af.

Efter en kort Konference mellem den Gamle og Førstestyrmand blev der varskoet klar ved Stor-Undermærsekskøder og Givtov, og samtidig med at Sejlet blev givet op, baksede Styrmanden og Tømmermanden Drivankeret ud over den læ Lønning ved Bakkens Agterkant og stak Slæbelinen ud til Tampen, som i Forvejen var gjort forsvarlig fast til Ankerspillets styrbords Beding. Gennem en vældig Dukkert fik de derefter den hurtig optotnende Slæbeline manet op over Bakken og hen i den forreste Kæbe, og de naaede ogsaa at faa den belagt med Skamfiling, før de klamrende sig til hinanden blev skyllet ned paa Fordækket og agterover.

Uden Sejl og uden Styr laa saa den gamle, vandfyldte Kasse og drev for Vejret og med Næsen støt holdt op mod Søerne ved sit Drivanker, og vi var enige om, at det var længe siden, den havde ligget saa roligt. Vi gik nu alle Mand i Gang med at stuve Storbaaden med Proviant og Vand og alt muligt andet, som dels vilde være nødvendigt for os at have med, eller som det kunde tænkes, at vi kunde faa Brug for, dersom vi blev henvist til at opholde os længe i Baaden — først og fremmest Baadens Lugegersejl, Kompas, Kronometer, Officerernes Sekstanter og andre nautiske Instrumenter samt et Kort over Nordatlanten. Vi sikrede os ogsaa lidt ekstra Sejldug, en Kvejl smækkert Linegods samt Hyssing og Sejlgarn — ligesom vi naturligvis ogsaa forsynede os med Lanterner, Petroleum, Tændstikker og Fyrværkerikassen med Blus og Raketter. Tømmermanden tænkte paa baade Værktøj og Søm. Der var i det hele taget meget at tænke paa, og der skulde tænkes hurtigt, for det lakkede mod Aften, og vi skulde helst være klar af Vraget, inden det blev mørkt.

Vore varmeste Klæder og Olietøj havde vi paa, og af vore andre Ejendele, som vi havde skrabet sammen i Kahytten, blev det os ikke tilladt at tage mere med end det aller nødvendigeste; thi der skulde jo ogsaa være Plads til os selv, og vi skulde alle

seksten Mand være i denne Baad. Mand og Mand imellem yntedes der noget om Tobak, men Piber og noget til at fylde i dem havde den Gamle været saa betænkelig at sørge for fra Slapkisten, saa der en Gang imellem kunde blive en Røg til os alle — naturligvis med Maade. Og en Snaps nu og da til at holde Kulden ude og Modet oppe vilde der, saa vidt vi kunde forstaa paa ham, ogsaa nok blive Udvej for. Det var Synd at sige, at vor Gamle ikke nærede Omsorg for sine Folk.

Imidlertid rejste sig nu Spørgsmaalet, om vi ogsaa kunde forsvare at forlade Skibet uden at være sikker paa, at dette ikke kom til at flyde omkring som en Fare for andre Skibe, der i Mørke og Taage ikke vilde kunne faa Øje paa det, før de maaske ramlede paa det. Men hvad kunde vi stille op herimod? At stikke Ild paa det vandfyldte Trug og faa det til at brænde lod sig næppe gøre, selv om vi hældte hele vor Beholdning af Tjære og Petroleum ud over det. Et Forsøg herpaa vilde antagelig kun resultere i, at vi selv omkom i Flammerne; for de brandfarlige Vædsker vilde flyde oven paa Vandmasserne, og antændt vilde Ilden i et Nu brede sig baade indenbords og udenbords, før vi nogensinde naaede at komme bort fra Skibet. Tanken om at uskadeliggøre Vraget med Ild fik derfor ingen Næring hos os; og i Haab om at Tømmeret og Vandet i Lasten nok selv inden længe skulde foretage det fornødne til Skibets endelige Udslettelse, indtog Kaptajnen, Førstestyrmand og tolv af os Rapper fra Lukafet efter Anvisning vore Pladser i Storbaaden, mens Andenstyrmand og en Matros foreløbig skulde blive om Bord og staa klar ved Baadtaljernes Løbere. Meningen var, at disse to skulde fire af paa Løberne, naar den Gamle mente, at det rette Øjeblik var inde og naturligvis efter hans Ordre; og naar

en Sø taarnede sig op langs Skibssiden og naaede Baadens Køl, skulde de samtidig kaste begge Løbere los og springe over i Baaden, som da uden Tvivl vilde være i Højde med Skibets Lønning. Dette var altsammen efter den Gamles Beregning den eneste rigtige Maade at forlade Skibet paa; men det gik nu alligevel ikke helt som beregnet. Baaden kom godt nok uskadt i Vandet og klar af Taljerne og Skibssiden — det sidste endda hurtigere end ventet; thi i samme Nu, Søen fik Tag i den, skar den ud og kom saa langt fra Skibet, at de to Mand, som endnu var om Bord, ikke dristede sig til at springe. Havde de trods Afstanden alligevel vovet Springet og var plumpet i Vandet, vilde vi vel sagtens kunne have fisket dem op; men de betænkte sig for længe, og de var saa benovede, at de heller ikke sansede at kaste en Tovende ud til os — en Brase eller en anden løbende Ende, som de havde nok af lige ved Haanden, og inden vi fik Aarerne ud og Styr paa Baaden, var denne sakket langt agten for Vraget.

Vi roede alt, hvad vi orkede for at komme op og faa vore to efterladte Skibskammerater bjærget, men det var os umuligt at forcere Vind og Sø. Baaden tog en Masse Vand ind under Forsøget, saa vi uafbrudt maatte øse, og imens sakkede og sakkede vi, saa Afstanden mellem os og Vraget blev større og større. Vi kunde dog endnu tydeligt se de to Kammerater om Bord, og hvad de foretog sig; og det gik snart op for os, at de trods den øjeblikkelige lammede Tilstand, de havde været i ved at se sig ladet tilbage paa Vraget, og som straks havde gjort

*Vi saa med Ængstelse Søerne  
tumle med den lille Nøddeskal.*



dem konfuse og sanseløse, dog hurtigt havde fortaget sig igen; thi vi saa dem nu bakse med Jollen, som hang i Davider paa Halvdækket agten for Krydsvantet. At de havde til Hensigt at sætte det lille Fartøj ud var indlysende, men vilde det lykkes for dem? Med fint Vejr og smult Vande kunde to Mand sagtens faa den Pjalt Jolle uskadt i Vandet, men hvorledes under de daværende Forhold? Og vilde de med et Par Aarer kunne tumle den i den Sø, der gik? Kunde de i det hele taget med dette lille Fartøj gøre sig noget Haab om at komme levende fra et Forsøg paa at naa Storbaaden? De gjorde sig virkelig dette Haab, og det beskæmmede dem ikke. Med godt Samarbejde lykkedes det dem staaende i hver sin Ende af Jollen at fire den af og uden Uheld at komme klar af Vraget. Vi saa med Ængstelse Søerne tumle med den lille Nøddeskal, og vi ventede hvert Øjeblik at se den komme paa tværs i Søerne og vende Bunden i Vejret. Men de to i Jollen holdt tappert Stand med deres Aarer. Ved forenede Anstrengelser tvang de Jollens Stævn op mod hver fremrullende Sø, og hver Gang et Braad havde passeret dem, bakkede de af alle Kræfter. Saaledes mindskedes lidt efter lidt Afstanden mellem dem og os, og inden Mørket faldt paa, havde vi Forbindelse med vore to Kammerater — takket være den Kvejl Linegods, som vi under Storbaadens Stuvning havde været saa forsynlige at tage med; og vi fik dem fra den næsten vandfyldte Jolle halet over til os i god Behold.

Nu, da vi alle var samlet i samme Baad, vilde den Gamle have Luggersejlet sat, saa vi kunde ligge underdrejet Natten over. Derved vilde vi undgaa Arbejdet med Aarerne, og vi kunde jo ogsaa nok trænge til en Smule Hvile. Vi rejste saa Masten og gav Baaden det klodsrebede Luggersejl, og for dette laa den ogsaa nogenlunde godt, men den tog stadig meget Vand ind, saa vi maatte uafbrudt øse. Vagten blev nu sat og inddelt som om Bord i „St. Albans“, og som sædvanlig skulde der løses af ved Ror og paa Udkig hver Time. Inden den Gamle blev færdig med at give Instrukser til hver Mand, og alt var klappet og klart til at gaa Natten i Møde, var Klokken imidlertid blevet syv, og nu indtog vi vort første Maaltid i Baaden som en Forsmag paa, hvad vi havde i Vente i den nærmeste Fremtid, dersom vi ikke snart blev taget op — Kiks med skrabet Margarine, en Luns Preservekød paa Størrelse med en Valnød og en halv Pægl Vand til hver; og efter at vi havde sat dette lukulliske Maaltid til Livs, og vi alle Mand havde faaet en Dram, varskoede den Gamle Frivagt for Styrbords Vagt.

Det havde været en drøj Dag for os, og dødt-rætte var vi; men ingen kunde faa Søvn i Øjnene,

og den Hvile, vi fik, var heller ikke meget bevendt. Baaden hoppede og sprang som en Galophest, og Søsprøjtet stod ustandseligt hen over den fra For til Agter. Pladsen var ogsaa kneben til seksten Mand, og vi var henvist til at hvile eller sove paa Tofterne med Ryggen mod hinanden eller i Baadens Bund. Naturligvis haabede vi alle, at vi snart vilde blive taget op af et eller andet Skib — men hvornaar? Hovedsagen var, at Baaden holdt, og at vor Proviant og Vand ikke forinden slap op.

Hen imod Midnat slækkede Stormen af til stiv Kuling, og enkelte Stjerner kom nu og da til Syne mellem Aabninger i Skylaget. Som et straalende Fepalads passerede en østgaaende Passagerdamper os i en Afstand af ca. to Sømil. Utallige Lys skinnede ud over Havet fra dens Koøjer og Vinduerne i Salonerne paa dens øverste Dæk. Vi fik i en Fart Kassen med Blussene og Raketterne halet frem, men Tændsatserne paa baade Blus og Raketter gav kun et Glimt, da der blev trukket i dem, og det var ligemeget, hvor mange vi prøvede — baade med Satsene og med Tændstikker, Vægerne var blevet vaade, saa de ikke vilde fænge; og uden at have bemærket vor Nærværelse fortsatte Damperen paa sin Kurs og strøg forbi. Dens Top- og Sidelanterner forsvandt, og Lysene fra dens Koøjer og Vinduer løb snart i eet og dæmrede ogsaa bort. Snart saa vi kun dens Agterlanterne, men ogsaa den tabte vi hurtigt af Syne, og havde det ikke været saa mørkt, som det var, vilde vi sikkert tydeligt kunne have læst Skuffelsen i hinandens Ansigter — Skuffelsen, som vi dog bed i os uden mange overflødige Ord.

Vinden flovede fremdeles og skagede sig efterhaanden om i Vest igen. Søerne blev efter Vindskiftet ogsaa mere moderate, og den Gamle talte saa smaat om at stikke Rebene ud af Luggersejlet; thi af Hensyn til Vejret var der nu ikke længere Grund til at ligge underdrejet, og Baaden vilde vel heller ikke arbejde saa haardt, dersom der blev sejlet med den. Men hvor skulde vi sejle hen? Vi befandt os som sagt midt i Nordatlanten med lige langt til Land baade mod Øst og Vest. Hvilken Kurs, der vilde være den fordelagtigste, var ikke godt at sige, og vi haabede jo stadig paa, at et naadigt Forsyn vilde føre et eller andet Skib saa tæt forbi os, at vi derfra vilde blive bemærket og taget op.

Men en ny Dag oprandt og gik til Ende, og endnu en lang Nat fulgte efter, uden at der viste sig det mindste Tegn til, at vort Haab skulde gaa i Opfyldelse; og selv om vi nok var klædt varmt paa og var saa nogenlunde tørre under vort Olietøj, frøs vi dog gudsjammerligt under denne evindelige Stillesiddende i Baaden. Hvad vilde vi ikke have givet for ti Skridts Plads til at røre os paa og for et Maaltid



varm Mad — eller blot et Krus skoldhed Kaffe. Men vi maatte bide Tænderne sammen om de tørre Beskøjter og holde Savnet og Pinen ud, indtil Vorherre forbarmede sig over os eller lod os omkomme af Kulde eller Sult. Storbaaden havde fuldt ud bestaaet sin Prøve. Den var hel og solid; den vilde nok holde, saalænge den havde Vand under Kølen, og Vand var der i Guds Velsignelse af. Men det vilde være et Mirakel, om vi med den Proviant, vi havde, vilde kunne naa levende til Land med den.

Ingen af os troede dog paa Mirakler. Men det Syn, der viste sig for os i Dagningen den fjerde Dags Morgen, efter at vi havde forladt „St. Albans“, var for os tilsyneladende lige saa godt som et Mirakel. Vi observerede en Sejler, der hurtigt kom op over den vestlige Horisont og styrede en Kurs, som syntes at ville gaa klods forbi os. Vi bjærgede straks Luggersejlet og forlængede Masten med Baadshagen, til hvis øverste Ende vi fastbandt en løst hængende Oliefrakke, som i Højde og flagrende i Vinden lettere vilde blive bemærket end det hvide Luggersejl.

Efterhaanden som Sejleren kom nærmere, krøb Hjerterne op i Halsen paa os. Vilde man faa Øje paa os? Den hvidmalede Storbaad var vel ikke saa let at skelne mellem de hvidtoppede Søer, men vi satte vor Lid til Oliefrakken i Toppen af den forlængede Mast. I en Sømils Afstand viste Sejleren endnu intet Tegn til, at dens Udkigsmand eller dens

vagthavende Styrmand var særlig aarvaagne. For hjemgaaende, som de var, havde de vel andre Tanker i Hovedet end at se efter aabne Baade, der laa og rakkede om midt i Nordatlanten. I saa Henseende maatte vi dog hurtigt ændre Opfattelse; thi pludselig blev Sejlerens Røjler og Bramsejl firet af og givet op, og den holdt ret ned mod os. I en Kabellængdes Afstand drejede den til Vinden i læ af os med bakket Stortop, og saa kunde vi roligt synke vore Hjerter igen og tage fat paa Aarerne.

Vi roede, som gjaldt det Livet, hvad det i en vis Grad ogsaa gjorde, og i Løbet af et Kvarters Tid var vi alle velbeholdne om Bord i den engelske Fuldrigger „Cumberland“. Der om Bord fik vi en venlig Mødtagelse og god Forplejning, indtil den landsatte os i Queenstown, som den anløb for Ordre. Efter et foreløbigt Søforhør dér rejste vi hjem over Dublin, Liverpool og Parkestone, og i Stedet for at holde Jul i Søn eller i St. Petersborg kunde vi nu fejret Højtiden blandt Slægt og Venner i Danmark.

Under Søforhøret i Queenstown indløb der Efterretning om, at Vraget, som vi havde forladt, var blevet bordet af en kanadisk Kreaturdamper og var blevet sprængt med Krudt.“

Dette er, hvad der med Sikkerhed kan siges om Helsingør-Fuldriggeren „St. Albans“ sidste Rejse og dens endelige Skæbne, som det i sin Tid blev mig fortalt af min Skibskammerat Georg, der deltog i Forliset.

---

## Fregatten Falster.

(Fortsat fra Side 31)

legattet med Muley ben Charouks Dolk siddende i Halsen.

Henrich styrtede frem — men Marokkaneren var langt lettere til Bens end Kvartermesteren. Spændstig som en af sit Lands Gazeller ligefrem sprang han af Sted hen over det mennesketomme Banjerdæk, op ad Batteritrappen og ud gennem en af Kanonportene saa hurtigt, at han allerede var i Færd med at blive hjulpet op i en Baad, inden Henrich naaede Kanonporten.

Og i samme Øjeblik lød Raabet: »Brand — Brand!« nede fra Banjerne!

Henrich knyttede i haabløst Raseri Næven efter Muley, men løb saa ned paa Banjerne, hvorfra Røg allerede begyndte at trække op paa Batteriet gennem Forlugen. Da Anders faldt ned i Hellegattet, ramte han i Faldet en tændt Lastlanterne — rev denne med sig, og uheldigvis slukkedes Lyset ikke, skønt Lanternens Glas blev splintret, men tændte Ild i noget tørt Værk, der hurtigt blussede op. I Hellegattet laa mange let fængelige

Sager — Harpiks, Fernis, Beg og en Del Træværk, og i Løbet af faa Minutter stod hele Rummet i Flamme. Tømmermanden smækkede Luggen over for om muligt at kvæle Ilden, Søren styrtede efter en transportabel Brandpumpe — der kom flere Folk løbende til rundt om fra — der gik Ild i Luggen — Raabet »Brand« lød Skibet over, og Besætningen skyndte sig til deres Poster, medens Kadrejerne hovedkulds blev jaget fra Borde.

Og under alt dette Virvar forsvandt Mulay ben Charouks Fartøj!

— — —  
Saa snart Branden blev observeret fra de øvrige Skibe, blev der straks sendt Fartøjer ud med Slukningsgrejer. Kaptajn Hoogland gik med et af Fartøjerne for at komme om Bord i sit Skib, men naaede det ikke. Ilden, som udbrød Kl. 4,30, tog fat med en rygende Fart, og den friske Vind jog hurtigt Flammerne agter over. Mange af Besætningen sprang rædselslagne over Bord, enten de kunde svømme eller blot klynge sig til en Aare eller andet, der blev hevet ud til dem. Disse Folk maatte først bjærges, og da der stadig sprang nogle udenbords, var det umuligt for Hoogland at naa

over til »Falster«. Efter ganske kort Tids Forløb stod baade Fortop og Stortop i Flamme, og inden Klokken 5 maatte »Christiansborg« og »Blaahejen«, der begge laa i Læ af den brændende Fregat, kappe deres Ankertove og gaa til Søs for at undgaa at komme i Brand; Luerne slog højt til Vejrs, og brændende Sejl og Træstumper hvirvlede ned over dem. »Docquen« og »Friderick og Lovise« laa derimod til Luvart, hvor de ikke blev generet af Ild og Røg, og havde Fartøjer ude for at hjælpe til med at bjærge Folk. Ved Klokken 5,30 var Branden saa voldsom, at Skibet ikke stod til at redde. Hoogland, som var klar over dette, havde stadig fra sit Fartøj haft Forbindelse med sin Næstkommanderende, Premierløjtnant von Suhm, og prajede nu til denne, at han skulde lade Tovene kappe og søge at sejle Fregatten paa Land. Men det var umuligt at gøre dette fra Skibet, og Suhm lod da et Par Økser binde til nogle Aarer og hev dem i Vandet. Hooglands Fartøjsfolk halede dem op, og det lykkedes derefter disse at kappe Ankertovene. Ilden bredte sig stadig, og pludselig faldt et brændende Stykke Træ ned fra Store Mærs, ramte Næstkommanderende i Hovedet og slog ham bevidstløs. Nogle af Folkene, som saa ham falde om, søgte at trænge frem for at hjælpe ham, men brændende Gods, Blokke og lignende væltede ned over dem og satte Ild paa deres Tøj, saa de maatte redde sig ved at springe i Vandet. Nu begyndte Fregatten at drive med Styrbords Side mod Vinden, og da der derved opstod en Chance for at kunne faa Folk sendt til Vejrs, samlede Vagtschefen, Sekondløjtnant Helmich, nogle raske Matroser sammen og lod dem entre op paa Fortoppen. Det lykkedes at faa sat Fokken, Forre-Mærsejl, Klyveren og Forre-Stænge-Stægejl, og selv løb han hen agter, fik Rattet surret los og lagde Roret op for at faa Fregatten til at falde af.

»Hej — Henrich!« prajede han, da Kvartermesteren entrede ned fra Fortoppen. »Forsøg at slippe her hen agter og tag Rattet!«

»Skal være der!« prajede Henrich tilbage, rev sin Trøje af, stak en Ende paa den og hev den i Vandet, saa den blev godt gennemblødt. Derpaa halede han den op, dækkede Hoved og Ryg med den og løb agter over. Han slap helskindet gennem Røgen og Ilden omkring Stormasten hen til Rattet og løste Løjtnanten af.

»Hold lige paa Land som det gaar!« varskoede Helmich. »Nu forsøger jeg at naa hen paa Bakken og stoler paa, at Du gør Din Pligt til det sidste!«

»Javel, Løjtnant! Jeg slipper ikke Rattet, saa længe det kan drejes!«

»Du er en brav Gut, Henrich, Vorherre være med Dig!« svarede Løjtnanten, idet han fulgte Kvartermesterens Eksempel, fik sin Trøje gjort vaad og løb forefter, hvor han med en lille Skare raske Matroser, der ikke vilde forlade deres Skib for i sidste Øjeblik, søgte op paa Bakken. Stadig var der Folk, som sprang over Bord, efterhaanden som Ilden greb fat alle Vegne, men mange blev

kvalt af Røgen, styrtede om og fandt Døden i Flammerne. Henrich stod støt ved Rattet og styrede Fregatten mod Land; Stormasten stod i Flamme, og efterhaanden blev Ilden af Vinden drevet forefter, saa Løjtnant Helmich og hans Folk maatte springe over Bord. Kort efter styrtede den flammende Storaa til Dæks — der gik Ild i Krydstoppen, og Henrich døjede meget af Røgen og Varmen, men blev paa sin Post, til Ratlinen brændte over. Saa sprang han som sidste Mand i Havet, og da han var en dygtig Svømmer, holdt han sig oppe, til et Fartøj fik Øje paa ham og tog ham ind. Noget efter tog »Falster« Grunden og blev staaende, til Ilden hen mod Klokken 8 naaede Krudtkammeret, og den sprang i Luften!

Om Aftenen traf Ewald Henrich sin Brodersøn om Bord i »Docquen«.

»Gud være takket, at vi slap fra det med Livet, Søren!« udbrød han og knugede dennes Haand. »Det var dog en grufuld Hævn, den fordømte Korsar tog over stakkels Anders! Saa mange af vore raske Folk og gode Venner, der maatte lade Livet for den Sags Skyld — det er jo inte til at forstaa!«

»Og jeg hører, at det ellers var nær ved, at ogsaa Farbror havde maattet slaa Følge?«

»Naa-aa, saa galt var det nu ellers inte. Fanden høster jo aldrig sit Korn grønt!«

»Jeg er stolt af Dig, Farbror — — — «

»Sludder!« afbrød Kvartermesteren. »Jeg gjorde kuns min Pligt. Værre er det at komme hjem til Nyboder og fortælle om Anders og Thora — jeg vil allenfals nødigt være den Budbringer!«

»Jeg faar kanske hellere skrive det hjem snarest, saa Du gaar klar af det?«

»Gør Du det, Søren! Sikken et Held, at man inte kan skrive, hva'? Og saa kan Du ellers godt rimpe Flængen i min Trøje sammen, som Du lovede, for nu faar vi sagtens spare paa Tøjet, siden alt vores Kluns er røget!«

#### Noter og Kilder:

Næstkommanderende, Premierløjtnant B. von Suhm, Sekondløjtnanterne Baron Lillienchrone og Harschnack, Kadet Konrad Bruun samt 128 Underofficerer og Matroser omkom i Flammerne eller druknede.

Kaptajn Hoogland vendte med Resten af »Falster«s Besætning hjem til Danmark med »Docquen«. Hoogland, som ogsaa tidligere havde været paa Togt til Marokko med det armerede Koffardiskib »Fredensborg«, blev senere, i Aarene 1770—72, Eskadrechef i Middelhavet. Han døde som Admiral i 1789.

Af Kilder er benyttet:

P. Ramshart: »Efterretning om det bekjendte af den danske Flaades Tieneste«, 1807.

C. F. Wandel: »Danmark og Barbareskerne 1746—1845«, 1919.

T. Topsøe-Jensen og E. Marquard: »Officerer i Søetaten 1660—1935«.

## FORTÆLLINGER

Hvid Magi. Af Hakon Milche. Illustreret af Forfatteren.

Kvasen. Af Jens Liberius. Illustreret af H. Schøsler Pedersen.

Kong Mads den Første. Af Oscar Jensen. Illustreret af Oscar Knudsen.

Fregatten Falster. Af Gustav Kragh.

Farveillustreret af Oscar Knudsen og Paul Sinding.

„Stakkels Djævel“. En Legende fra gamle Dage.

Fortalt af Harald Tofte. Illustreret af Oscar Knudsen.

En Chinafarers Forlis. Af Chr. Christiansen.

Illustreret af H. Schøsler Pedersen.

Med Danmarks Sømandsprins paa Eventyr i Javas Urskove.

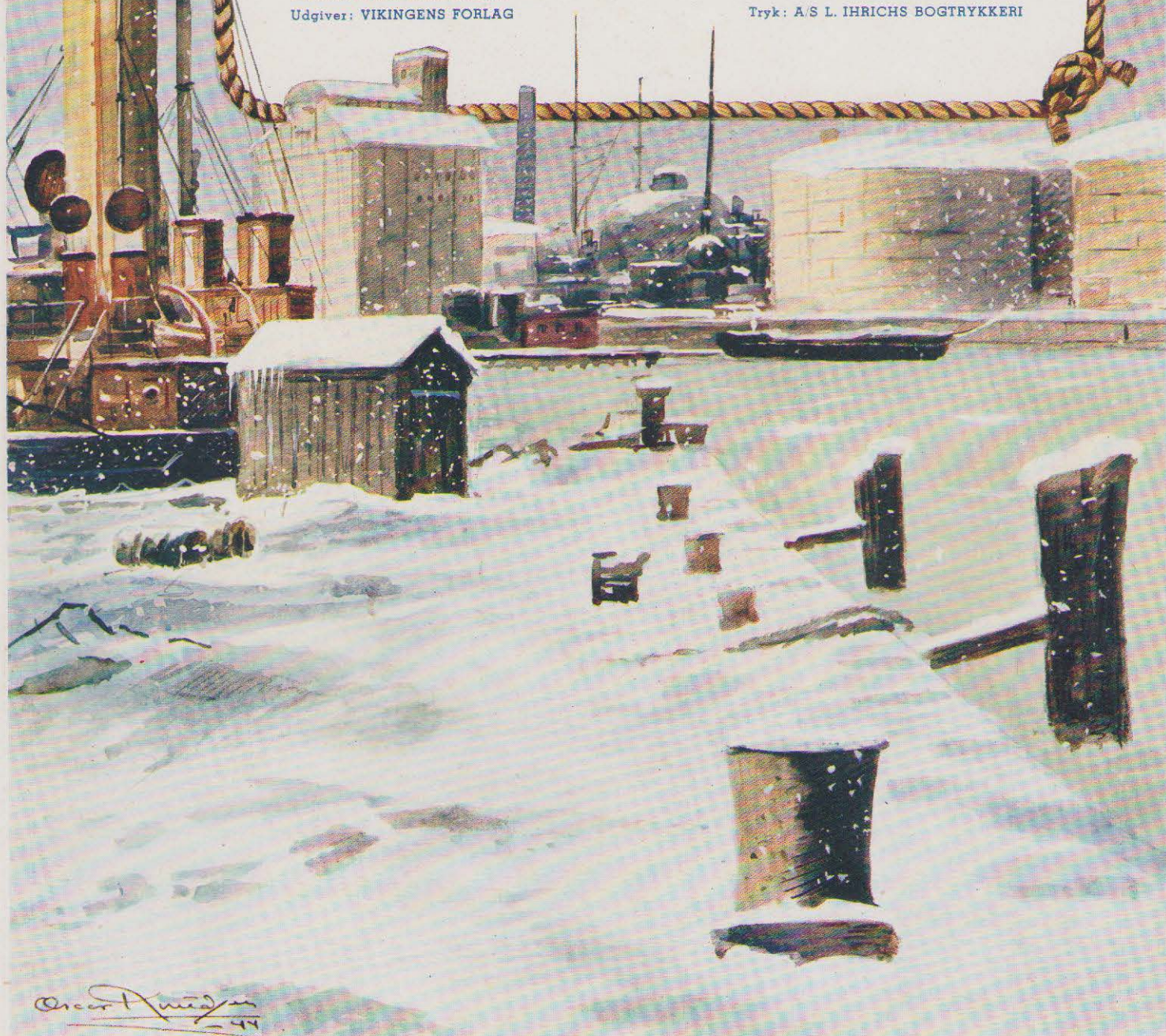
Af L. A. Albertsen.

Midt i en Ventetid. Af Aage J. Chr. Pedersen. Illustreret af Ernst Køhler.

Sct. Albans Skæbne. Af Oscar Jensen. Illustreret af Oscar Knudsen.

Redaktør: AXEL BÆRENTZEN  
Udgiver: VIKINGENS FORLAG

Clicheer: BRØDRENE BÆRENTZEN  
Tryk: A/S L. IHRICHS BOGTRYKKERI



Oscar Knudsen  
-44

