

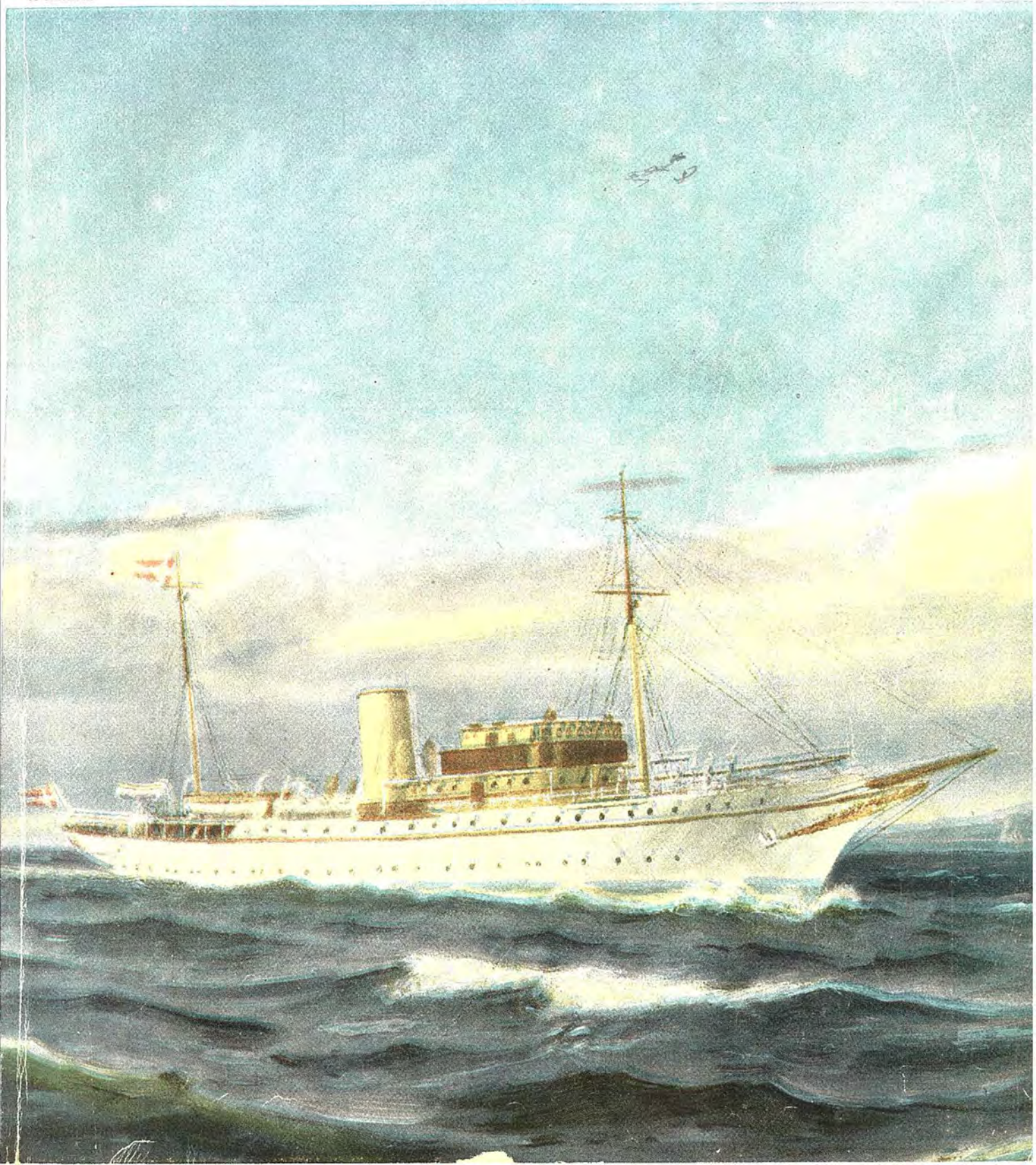
VIKINGEN

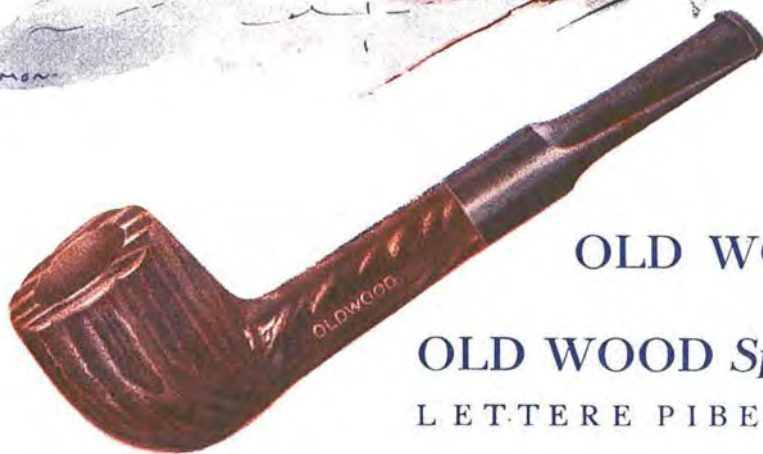
75 Øre
1. Januar

Kongeskibet »Dannebrog«

Maleri af Fr. Landt

1945 - Nr. 1
22. Aargang





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

Ved Aarsskiftet

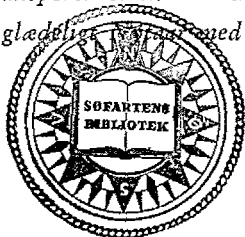
For sjette Gang møder vi Aarsskiftet, medens Krigen raser over hele Kloden. Fem Gange har vi fejret Nytaaret i det Haab og med det inderlige Ønske, at det nye Aar dog maatte bringe det, som alle længes efter, Freden. Men Krigen raser videre og har nu naaet en Voldsomhed, saa man siger til sig selv: „Nu kan det da ikke blive værre!“ Det har man imidlertid sagt saa tit, at man nu er ved at opgive Haabet. Og dog! Helt lade Haabet ude kan vi inderst inde ikke, saa længe der er Liv.

De Vanskeligheder, vi har i Øjeblikket, kom vi vel nok over, men det, der for mange staar som det værste, er den Usikkerhed for Fremtiden, der hviler over alle som en Mare. Man kan diskutere Efterkrigsproblemer, hvornaar Freden vil komme, for den maa jo komme, og hvorledes det vil ske, men det er, naar alt kommer til alt, kun Snak. Snak, som vi føler kun skal tjene til at dække over den Uro og Nervøsitet, som forbitrer hver Time paa Dagen og holder mangan vaagen om Natten.

Til Nytaar gør man Status. Hvorledes den stiller sig for „Forretningen“ Danmark, kan der næppe være Tvivl om. Der er paa de fleste Poster et stort Underskud. Det materielle kommer vi vel nok over, som de fleste er tilbøjelige til at sige, selv om det nu ikke er saa helt sikkert. Værre er det med de Mennekeliv, vi har maattet ofre paa Tidernes Alter. Vi tænker her særlig paa vore Søfolk og Fiskere. Som pligtopfyldende Samsundsborgere har de begivet sig ud paa Havet, der i normale Tider kaldes farefuldt, men for Tiden er det mangedobbelt. Mange, alt for mange, blev derude, og vor Medfølelse gaar til Hjemmene, hvor Sorgen paa en saa brutal Maade har holdt sit Indtog. Vi tænker ogsaa paa de mange Hjem, som i nu snart fem Aar har savnet dem, der den skæbnesvangre 9. April var udenfor Nordsøspærringen. Efterretningerne kommer kun sparsomt og med lange Mellemrum, og Mandfaldet har ogsaa blandt dem været fortvivlende stort.

Trodsende mange vanskelige Forhold har „Vikingen“ søgt at holde sin støtte Kurs. Vi har mange Beviser for, at vore Læsere paaskønner det. Det er vi glade for, og det ansporer os til ikke at give op. Vi ønsker alle vore trofaste Læsere et rigtig godt og glædeligt Nytår med Fred.

Redaktionen.



65.905

02.41.5

1945

55297

Portrætter af Supercargo i det svensk øst-asiatiske Kompagni Johan Pike og hans Frue malet paa Spejlglas af en kinesisk Kunstner i Midten af det 18. Aarh. Skænket til Det sjøhistoriska Museet i Stockholm 1914.



Det Sjøhistoriska Museums Årsskrift 1944

FRA Foreningen Sveriges Sjøfartsmuseum er modtaget Aarsskriftet, som i Aar er særlig indholdsrigt; især er det lærerigt at faa at vide, hvad der i Aarets Løb er foregaaet indenfor Foreningen og Museets Ledelse. Vi selv herhjemme er desværre for Tiden paa saa mange Maader hindret i at udføre noget nyt indenfor Søfartsmuseets Omraade, men vi ser med saa megen desto større Glæde, hvad der paa dette Omraade udføres i Sverige, hvor Midlerne er til Stede og Interessen for Skibsbygning og Søfart for Tiden er særdeles fremtrædende. Af ganske særlig Interesse er de forskellige „Tilfälliga utställningar“, som Museet fra Tid til anden har foranlediget under Krigen, f. Eks. „Svensk sjömannagärning i allvarstid“, Mindeudstillinger for Marinemalerne Hæg og Sillén, Navigations-skolernes 100 Aars Udstilling, Værft og Skibsbyggeri o. fl. a.

Den sidste af disse Sær-Udstillinger er „Sveriges Søkort“ i Anledning af 300 Aaret for Udgivelse af „Johan Månssons Sjöbok“ 1644, arrangeret i Samarbejde med det kungl. Sjøkarteværket. Til Bestridelse af Udgifterne til denne Udstilling har Museet faaet 2000 Kroner fra Handels- og Sjøfartsfonden, og det overskridende garanteres af en af Museets Venner, Kaptajn Ragnar Erfoss.

Af Aarbogens øvrige Indhold kan fremhæves en Artiklen „En sjömåtere“, en Hyldest til Kommandør J. P. Reinius, der i elleve Aar var Direktør for kungl. Sjøkartaverken i Stockholm. Artiklen er morsomt skrevet af Claes Claesson og viser Billeder fra Aarhundredeskiftet af Søopmaalingens Skibe og Officerer. En anden Artikel af Åke Meyer, som er skrevet paa Grund-

lag af en Beretning fra 1560 om Sveriges indre Vandveje og benævnes „Vattendrag och inre farleder i Gustav Vasa's Sverige“, som dog mere har Transport. end egentlig Søfartsinteresse.

Derimod er Artiklen „Marshall-öbornas navigationskonst och ribbkartor“, der omhandler en særlig Gren af Sydhavsbefolkningens ejendommelige Navigation, af største Interesse, skrevet af Jan Söderström, der har studeret dette Emne som Speciale. Sydhavsbeboerne havde konstrueret veritable Søkort af sammenbundne Palmefibre, hvor der hist og her var anbragt Stykker af Koral eller Muslingeskaller svarende til de forskellige Øer i det Arkipelag, det omfattede. Paa South Kensington Museet i London saa jeg engang et saadant Kæppekort ophængt ved Siden af et Admiralitetskort over samme Farvand, og det var slaaende, hvor korrekt de indfødtes Kort var — i Virkeligheden langt lettere forstaaeligt end det plane, moderne Søkort.

Desuden indeholder Bogen en ret indgaaende Artikel om Søkort, „Kring ålderstyrmannen Johan Månssons sjöbok 1644“ paa Grundlag af svenske, hollandske og danske Kilder, der uden at give noget nyt samler vor Viden derom i en let læselig Form.

Bogen er som Helhed nydeligt udstyret og indeholder mange Illustrationer, af hvilke gengives omstaaende to Billeder af Museets Nyerhvervelser, nemlig Portrætter fra Midten af 17 Hundredetallet af Supercargo i det svensk østindiske Kompagni Johan Pike og hans Frue. Det er Oliemalerier af en kinesisk Kunstner malet paa Spejlglas, og disse værdifulde Billeder er skænket af Foreningen til Museet. *Carl V. Solver.*



„Le Vengeur“ 1. Juni 1794 i Kampen mod den engelske Flaade, nægtede Overgivelse og afskyder den sidste Bredside under Raabet „Leve Republiken og Friheden!“

K. V. Daly's udmærkede Bog „Klart Skib“ blev som ventet hurtigt udsolgt fra Westermanns Forlag.

Vi har fra Forlaget erhvervet Tilladelse til at bringe nedenstaaende Afsnit, der paa en saa udmærket Maade fortæller om Englands historiske Flaades Kamp for Forsvaret af Moderlandet.

NÆSTE MORGEN, den glørværdige 1ste Juni, blæste det haardt fra Syd, og vi gjorde kun fire Knob paa en vestsydvestlig Kurs. Vi naaede endelig ind paa Skudafstand efter i Dagevis at have søgt at tvinge Fjenden til Kamp; vi havde Luven, vore Maver var fulde, og vi brændte efter at give vore Republikanere en Lærestreg, der vilde faa dem til ikke at bestride Englands Herredømme paa Havet.

Det var et pragtfuldt Syn at se forefter fra vor Station, som Nummer ti i en Slagorden paa fire og tyve Skibe, til „Cæsar“ i Avantgarden og agterefter langs de hvide Sejl til „Thunderer“ paa fire og halvfjerds Kanoner, det sidste Skib i Linien. Man blev betaget af denne Magtudfoldelse og forstod England, der havde bygget disse Skibe af Eg fra sine Skove. Her var Sømagt, og her var Grunden til, at mit Land aldrig havde faaet den Hjælp, det bourbonske Frankrig atter og atter havde lovet; her var den pansrede Næve, der havde lukket sig om Neptuns Trefork — og jeg skulde være Vidne til Kraften i dens Slag.

Collingwood vinkede ad Brian, der vogtede paa hver af hans Bevægelser, sendte ham ned for at hente et Par Æbler og gav ham et, da Admiral Bowyer ikke brød sig om Frugt. Der stod de, Kommandør og Kadet, og gnaskede Æbler, da jeg meddelte Collingwood, at Signal Nummer femten var afgivet: „Drej bi, agterste Skib først!“

I omtrent tolv Minutter laa vi drejet bi, mens Fjendens Skibe i fire Sømils Afstand kravlede op til et Punkt, hvor deres Avant- og Arrieregarde laa ud for vor. Derpaa gav Howe os Ordre til at bryde gennem Linien og engagere i Læ og saaledes opgive Luven, men senere gav han Kontraordre og beordrede hvert Skib at angribe Franskmændene lige overfor. Kommandøren afholdt sig fra at kritisere denne forældede Formalisme; men jeg kendte hans Mening om denne Ødslen med Kraft, der snarere gjorde Udfaldet af Kampen tvivlsomt end at føre til en endelig Afgørelse.

Vi satte alle Sejl, der kunde føres; Vinden havde trukket sig fra Syd til Vest, og det blæste haardt, saa at de langsomste Skibe blev sejlet agterud. Klokkeren 9,24 begyndte tre af vore Skibe i Avantgarden at engagere Fjenden. „Queen Charlotte“ optog Kampen med det franske Admiralskib „Montague“ paa hundrede og tyve Kanoner, der aabnede Ilden Klokkeren 9,30, hvorpaa Signal Nummer fem blev hejst: „Engager paa klos Hold!“

Brian blev sendt ned efter flere Æbler, som Collingwood atter delte med ham, idet han midt under

Forberedelserne til et stort Slag fandt Tid til at være betænksom mod en af sine Underordnede.

Dette var den femte Dag, vi havde drevet Jagt paa Fjenden, og jeg havde haft megen Lejlighed til at tænke paa alt, hvad Doktor Knight havde disket op med.

Kommandør Collingwood vendte sig mod Admiral Bowyer og bemærkede med et Blik paa Solen: „Omtrent paa denne Tid er vore Hustruer ved at gaa i Kirke, men de Klokker, vi vil lade ringe for Franskmandenes Øren, vil overdøve deres Landsbykirkeklokker.“

Det Skib, der laa over for os i den franske Linie, begyndte nu at skyde paa „Barfleur“, men bestrøg os langskibs uden at gøre videre Skade. Collingwood sparede paa Ammunitionen og ønskede ikke at bruge den, medmindre han kunde se Virkningen med sine egne Øjne; han vilde ikke vide af denne Skydning paa lang Afstand. Ved at sætte flere Sejl forøgede vi Skibets Fart med en Knob, og efter at have faaet fire Bredsider brød vi igennem Linien og returnerede den sidste Bredside med god Vilje. Idet „Barfleur“ passerede tæt agten om en vældig Agterstævn, blev hele vor Bredside afgivet inden for Pistolskuds Afstand. Vor Fjende mistede sin Mesanmast, og da han prøvede at klare Vraggodset fra sig, spyede vore Karronader en Salve Kartæsker fra sig, der kom bag paa „Jacques“. En Division af vort Batteri tordnede pludselig efter at have ladet igen paa en utrolig kort Tid, og Kanonerne var blevet indstillet med stor Præcision, til Trods for at „Barfleur“ rullede. Vor Modstanders Ror og Rorkæder blev skudt over, og han var ganske i Søens og vore Kanoners Magt.

„Godt gjort!“ sagde Bowyer til Collingwood. „Luf op i Læ af ham!“

Men den næste Franskmand, der laa i en Kabel-længdes Afstand agten for, kom skummende op for at hindre os i et lægge os i Læ af hans hjælpeløse Kammerat. Vi lagde straks Roret op, beskød ham langskibs med vore styrbords Batterier og aabnede en voldsom Ild mod hans Bov. Det rørte ham ikke, før vore Karronader begyndte at bestrøge hans øverste Dæk, saa faldt han af og flygtede.

Collingwood nikkede til Brian. „Sæt Mesanen!“ sagde han. Brian entrede med sine Folk for at gøre Mesanen los.

Vi skar ud til Bagbord, kom mellem de to Franskmand og lagde os saaledes, at vi kunde faa en hyggelig Passiar med dem begge en Times Tid eller saa og bruge hver eneste Kanon. Det kulede stift fra Syd til Vest, Søen gik højt, saa nøjagtig Skydning var mere en Følelssag end noget andet, og det var nødvendigt at holde Pumperne gaaende, hvis vi ønskede, at Batteridækket skulde være oven Vand. Om Andrew ikke lærte andet, høstede han den Erfaring, at man skal holde Krudtet tørt.

Krudtrøgen forøgede vore Vanskeligheder ved at lægge sig over Skuepladsen. Al Orden var ophørt. Slaget havde opløst sig i en Snes Enkeltskibskampe, der udkæmpedes over en Distance af cirka fem miles, og Lord Howe havde for travlt med en Modstander til at give Signaler.

„Jackues“ Skrog var blevet ynkeligt gennemhullet, mens vore Master, Ræer og Rigning var blevet beskudt med alt muligt, der kunde skydes ud af en Kanon, saa

vore pæne Dæk var bestrøet med nedfaldne Stumper og Stykker af Tovværk og lignende.

En Lænkekugle klippede mine Signalfald over. Jeg stod henne ved Rattet, da Faldene draperede sig om min Hat. Der maatte naturligvis skæres nogle nye i, og skønt jeg ikke er vis paa, at jeg brød mig om at gøre det, løb jeg hen til bagbords Vant med en Kvajl Linegods i Haanden. I de næste Par Minutter blev jeg mindet om, at Michael havde en stor Chance for at arve O'Corboy'ernes Slot. Min eneste Trøst var, at han havde været en mere patriotisk Irlænder end jeg. Jeg spekulerede paa, hvordan han vilde tage det. Onkel Liam vilde drikke mit Gravøl og passe sin Dont. Jeg tænkte ogsaa paa, hvad Mary O'Neill vilde sige, og lo ad mig selv. Da blev Tovet behændigt revet ud af min Haand.

„Tilbage til din Post!“ raabte Brian og svang sig op i Rigningen. „Det her skal vi ordne paa et Øjeblik.“ Saa lo han ad mig. „Hils Mary!“

„Kom ned, dit dumme Fjols!“ brølede jeg forfærdet, da en Kanonkugle i samme Øjeblik peb forbi lige under hans Ben og klippede et Tov over, saa han maatte gribe for sig for ikke at falde ned. Jeg troede, Kuglen var gaaet igennem ham. Mine Hænder og Fødder bevægede sig lige saa langsomt som min Forstand.

„Løjtnant O'Corboy!“ hørte jeg Collingwood raabe, „kom ned fra Vantet!“

Han saa stift paa mig og ledsagede sin Ordre med en bydende Haandbevægelse. Jeg adlød modvilligt, overbevist om, at jeg havde ofret en Del af min Selvrespekt. Hvis jeg ikke havde smølet, vilde Brian nu have kunnet være nede paa Dækket igen i god Behold i Stedet for at skærme England med sit Legeme.

Han entrede sorgløs til Vejrs og kravlede ud paa Gaffelen. Et Kartæskskud fik Splinter fra en Raa over ham til at regne ned. Han rystede sig som en Kat og lavede Sjøv med at løse den simple Opgave at skære et nyt Fald igennem en Blok, mens Kanonkuglerne fløjtede gennem Luften omkring ham. Han lod, som om han var ved at træde en Kæmpesynaal, og havde Fru O'Neill været til Stede, vilde hun langtfra have nydt denne lille Farce.

Et pludseligt Udbrud af Smerte tiltrak sig min Opmærksomhed. — Admiral Bowyer, der stod ved Siden af mig, var blevet saaret.

En Stangkugle havde ramt hans Ben og kastet ham omkuld. Collingwood greb ham i sine Arme, idet han faldt, og kaldte paa mig, for at jeg skulde hjælpe ham. Vor Næstkommanderende var blevet saaret i Hovedet af det samme Skud.

„Bær ham ned!“ sagde Collingwood. Frygten for hans Overordnedes Liv stod malet i hans milde Ansigt. „Det er et grimt Saar.“

Bistaaet af et Par Matroser bar jeg Admiralen ned i Lazarettet, der var praktisk talt tomt, takket være vort gode Held, og Lægen tog sig straks af vor Eskadrechef. Jeg blev dernede, medens Lægen undersøgte Admiralen og bestemte sig til, hvad han vilde gøre, og gik saa op paa Dækket igen med den sorgelige Besked, at Admiralen vilde fortsætte Livet med den ene Fod i Graven.

Under min korte Fraværelse havde den ene af vore Modstandere trukket sig ud af Kampen og overladt os til at fuldføre vor Opgave at give hans Broder sin Be-

komst, da han selv havde faaet nok. Vor Næstkommanderende var kommet op paa Dækket igen med Hovedet indbundet. Han lignede en Helt med den blodplettede Bandage; i øvrigt var han en god Sømand og en flink Fyr. Brian var entret ned og saa ængsteligt paa mig, for jeg var oversmurt med Admiralens Blod, saa jeg tilgav ham hans Abekattestregger oppe til Vejrs, da det var mig en Tilfredsstillelse at vide, at min Helbredstilstand var af Interesse for andre end mig selv.

Løjtnant Aubrey brølede henne fra Fordækket, at Franskmanden var ved at synke, og vor Kanonbesætning raabte Hurra. Franskmanden var i en ynkelig Forfatning, han havde mistet Masterne og havde stærk Slagside. Kommandør Collingwood vendte sig om mod Styrmanden og gav ham Ordre til at gaa lidt nærmere, da han af Menneskekærlighed havde i Sinde at komme de Republikanere til Hjælp, der snart vilde ligge i Vandet og kæmpe for Livet. Det var imidlertid min sørgelige Pligt at overbringe ham Ordre fra Lord Howe om at jage Fjenden, og han blev saaledes nødt til at opgive sin Hensigt, til Trods for at alle ædlere Instinkter i hans fine Natur gjorde Mytteri; men en Ordre er en Ordre.

„Sæt Storsejlet!“ sagde han til Næstkommanderende, og af Sted sejlede vi mod Sydvest, i hvilken Retning vi saa det største Antal Skibe. Under Kampen var mange Skibe blevet afmasted, to af dem genkendte vi som „Marlborough“ og „Defence“. Ved et mærkeligt Tilfælde var førstnævnte blevet beskudt af et Par af vore egne Skibe. Det franske Direktorium havde officielt godkendt Trikoloren som Nationalflag, men da Villaret-Joyeuse løb ud for at slaa os, var hans Skib det eneste, der var forsynet med det nye Flag, mens alle de andre Skibe førte det afskaffede, hvide Flag med Trikoloren i det øverste Felt. Selv paa kort Afstand var det ikke uligt et Sankt Georgsflag, og Cheferne for „Culloden“ og „Gibraltar“ blev frikendt paa Grund af Ligheden.

Vi fik aldrig at vide, om vor Franskmand virkelig gik til Bunds, thi vor Chef saa „Queen“ paa otte og halvfems Kanoner, Kontreadmiral Gardner, under voldsom Ild og satte alle Sejl for at komme hende til Hjælp. Sejren var vundet, Slaget var forbi, men elleve Franskmænd holdt stadig sammen og lod deres Raseri gaa ud over vor „Queen“, som var længst forude og derfor afskaaret fra med det samme at faa Hjælp af Resten af Flaaden.

Vi ankom i rette Tid og gav de sidste Par Skibe i den franske Linie den ene Bredside efter den anden, men blev forhindret i at forfølge dem, da „Queen Charlotte“ gav „Barfleur“ Ordre til at afbryde Jagten og beskytte vore Priser. Fregatten „Pegasus“ tog „Queen“ paa Slæb, til hun havde faaet rigget Nødmasten op.

Saaledes var den berømmelige Kamp den første Juni forbi Klokken lidt over tre om Eftermiddagen; en engelsk og en jævnbyrdig fransk Flaade havde mødt hinanden, og syv Franskmænd blev erobrede, fire af dem havde mistet Masterne.

Et af de Skibe, der blev taget, „Vengeur“ paa fire og halvfjerds Kanoner, sank Klokken seks om Eftermiddagen med mange af Besætningen om Bord, til Trods for at vi gjorde alt for at redde dem alle. Hvor mange af de andre Skibe, der sank, vidste vi ikke,

skønt fire andre ogsaa syntes at være gaaet til Bunds; „Barfleur“'s Offer var rimeligvis iblandt dem.

Vort Skib havde kun lidt mindre Skader. Ni Mand var blevet dræbt, og to og tyve alvorligt og mange andre lettere saaret. I Forhold til den Skade, vi havde gjort, var vi sluppet billigt. Franskmændene havde tusind Mand om Bord i et Skib af første Klasse, saa deres Tab var frygtelige; om Bord i et af de erobrede Skibe opdagede man for Eksempel, at „Queen Charlotte“ havde dræbt eller saaret tre Hundrede halvtreds Mand i tre Bredsider.

Der var Jubel i Messen den Aften; men Andrew sad og saa sur ud med en Flaske Vin og løftede blot Øjenbrynene, naar han blev lykønsket for det smukke Stykke Arbejde, han havde udført, idet det naturligvis var Kanonerne fra hans Division, der havde skudt Agterstavnen sønder og sammen paa det første Skib, vi havde engageret, og som rimeligvis var sunket. Han sad sammensunken i sin Stol, hans Jakke var vaad af Sved og Saltvand og tilsølet af Krudtslam, og han udstødte Forhandelser mod de sparsommelige Skibbyggere, der for ikke at spilde Materiale byggede Underlagene for Kanonerne, saa de laa lige i Vandskorpen, i Stedet for at hæve dem til en anstændig Højde. Vore Messekammerater brød sig ikke længere om, at hans Opførsel var lidt ejendommelig, naar bare han kunde lede sine Kanoner med Dygtighed, thi er der noget, der kan vinde en Orlogsgasts Hjerte, saa er det nøjagtig Skydning, især under ugunstige Forhold. Naar alt kommer til alt, er et Linieskib slet og ret et flydende Fort, og hendes Evne til at bevæge sig er den eneste Forskel mellem hende og hendes Landkrabbe af en Broder. Sømandsskab bliver respekteret, men det kommer undertiden i anden Række, naar Skibene ligger med Raanok mod Raanok og fyrer løs paa hinanden, og den vinder Sejren, der kan pumpe det meste Metal ind i den anden paa de rigtige Steder. Og Andrew vidste, hvordan han skulde sende Metal ind i de Steder, hvor det kunde gøre mest Skade.

Brian var vor fælles Gæst, og da vi gav vor Glæde Luft og lykønskede hinanden, sad han ganske uberørt og foretrak at nyde sin Portvin.

„Hvorfor,“ spurgte jeg ham, „sendte Collingwood dig til Vejrs i Stedet for mig?“

Han strøg sig om Hagen, som om han havde Skæg. „Han gav mig ikke Ordre,“ svarede han.

„Min Tro!“ udbrød jeg som Onkel Liam. „Var der nogen Grund?“ Naar man tænker nærmere over det, maatte jeg synes at være frygtsom, naar en lille Kadet blev sat til at udføre noget, der paahvilede mig alene.

„Ja vist,“ lo han, „du vilde sikkert ikke være naaet ti Fod til Vejrs, før en Ton Jern blæste dig tilbage til Galway.“ Hans Ansigtstryk skiftede. „Var jeg blevet ramt, vilde jeg være blevet en Helt og en Kristen og var kommet et Sted hen, hvor der ingen Bekymringer er om Konge og Fædreland. Det er en forbandet god Whisky, men ikke saa stærk, som den kunde have været, hvis den var blevet lavet i Irland og maatte slaas for sin Eksistens, som alt andet maa.“

^{A/S} MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders

Lods Fr. Landt fylder 60

Den af „Vikingen“s Læsere saa kendte og afholdte Marinemaler Fr. Landt runder de 60.

Naar man sidder overfor den gamle Lods, som nu fuldstændig har lagt Lodseriet til Side (han blev pensioneret fra Lodsvæsenet i 1941 grundet paa en Skade, han havde paadraget sig under Udførelsen af sin Gerning. Det er jo ikke ufarligt at entre et Skib i rum Sø, naar Vejret ikke ligefrem er til Lystsejlad), faar man ikke Indtrykket af, at han foreløbig har lagt op som Maler, og Landt har aldrig malet bedre, end han gør nu. Det ene smukke Lærred ved Siden af det andet pryder hans Vægge, og navnlig nogle pragtfulde Scenerier fra Island med Kongeskibet vækker vor udelte Beundring.

„Det maa være en stor Ære og Anerkendelse for Dem at have deltaget i denne Tur,“ siger vi for at faa Marinemaleren til at fortælle lidt, og Lods Landt, som jo har oplevet meget i sit begivenhedsrige Liv, fortæller ogsaa, at Islandsfærden var en af de smukkeste Oplevelser, han har haft.

Inden han blev valgt som den Maler, der skulde følge med som Kongemaler, maatte han først have det blaa Stempel af den af Ministeriet nedsatte Komité til Bedømmelse af vor officielle Kunst, og Kongen købte flere af Landts Billeder og fulgte hans Arbejde med stor Interesse.

Men allerede inden Kongefærden var Maleren Landt kendt i alle Søfartskredse, og straks efter Kongefærden havde han sin egen Udstilling paa Charlottenborg, og hans Malerier forhandles gennem nogle af vore mest anerkendte Kunsthandlere, saa Landt kan se hen til sin Fødselsdag den 17. Januar som en agtet og æret Kunstner, hvis Billeder vi alle med Glæde ser hænge paa vor Væg.

Landt har i mange Aar været Medlem af Marineforeningen, og denne Forening omfatter han med en enestaaende Kærlighed.

Gang paa Gang har Landt skænket Tegninger og Malerier til Marineforeningen til Bortlodning, og i Anledning af hans 60 Aars Fødselsdag har han skænket et Maleri forestillende Kongeskibet, hvoraf vi bringer en Reproduktion paa vort Omslag.

Dette smukke Billede kan der købes Lodsleder til i Marineforeningen, og Indtægten gaar til Marineforeningens Skyttelav. Saadan er Landt, altid hjælpsom, og vi tror, at han fra mange Sider vil modtage Tak for dette paa sin Festsdag, og „Vikingen“ sender ham de bedste Ønsker og Tak for den Velvillighed, han altid har vist, naar vi har haft Brug for hans Malerier for at skabe de smukke Forsider, Bladet har.

Axel Børentzen.

Børup Sørensen:

Syd for Stenbukkens Vendekreds

Gyldendals Forlag Kr. 7,50

Børup Sørensen er „Vikingen“s Læsere bekendt som en god Fortæller, og hans sidste Bog „Syd for Stenbukkens Vendekreds“ er lige saa underholdende og interessant som f. Eks. „Fjerne Kyster“.

Det er Forholdene i Australien han her særlig fortæller om, og man læser om Staternes Opdagelsehistorie og hvornaar de første Forskningsrejser foregik i det 19. Aarhundrede.

Bogen er fortalt med Forfatterens Sans for dramatisk Fremstilling og livlige Fortællekunst; man føler sig i godt Selskab og glæder sig over den Viden, man erhverver om den yngste og daarligst kendte Verdensdel. Et Kapitel om Australiens politiske Stilling og navnlig om Indvandringsforholdene har særlig In-

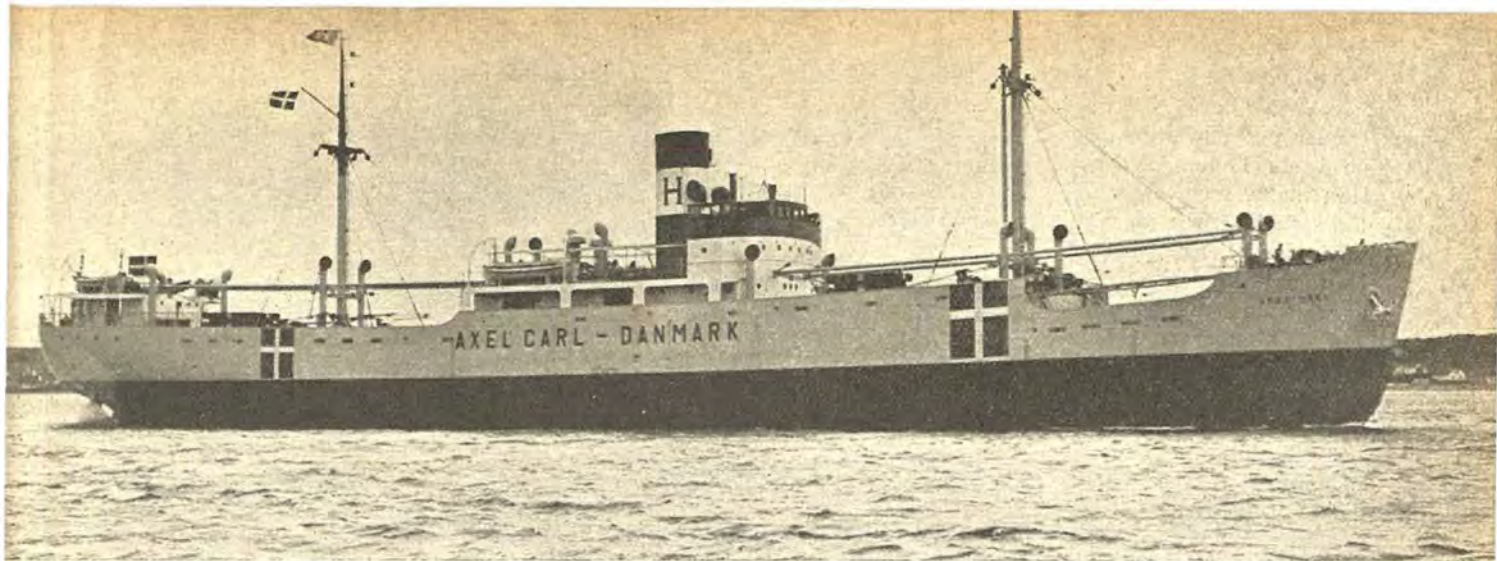
teresse, da det leder lige op til den Krig, som nu raser i Stillehavet, og som paa et hængende Haar havde ført Krigshandlingerne over paa selve Australiens Jord. Man faar her Besked om den Kraftudfoldelse, det unge australske Commonwealth har praktiseret med Anlæg af krigsindustrielle Virksomheder i de mest utilgængelige Ørkener og med Rejsningen af en fuldt moderne krigsdygtig Hær og Flaade. Bogen er rigt illustreret.

2 Kr. for et ældre Eksemplar af
VIKINGEN

Vi har Købere til Vikingen Nr. 2-1924, 1-1925
og 8-1926 — Henvendelse

Vikingens Eksp. - Gl. Mønt 39 - C. 9822

H. C. Aug. Hansen, St. Strandstræde 4 • Køber og sælger alle gode
Frimærker. Speciale: Oversø



„Heimdal“'s sidste Nybygning S/S „Axel Carl“.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „HEIMDAL“

1895 / 16. Januar / 1945

DEN 16. JANUAR er det 50 Aar, siden Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Heimdal“ blev grundlagt med Martin Carl som bestyrende Reder. Virksomheden tog sin Begyndelse med den i England købte „second hand“ Baad „Anine“, hvis første Fører var Kaptajn A. V. Knudsen, senere kendt som Formand for Skipperforeningen, og A. E. Matzen som 1. Maskinmester. Den næste Baad købtes ogsaa „second hand“, men derefter har Selskabet ladet bygge en lang Række Dampere, først i England, i West Hartlepool, Middlesbrough og Newcastle, medens Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri siden den forrige Krig har leveret alle Selskabets Nybygninger.

Krigen har været haard ved Selskabet, der nu kun har fire Skibe tilbage, hvoraf de tre er udenfor dets Kontrol. Den sidste Nybygning, „Axel Carl“, kom aldrig ud paa „the seven seas“. Den blev færdig kort Tid efter Danmarks Besættelse og blev efter en kortere Oplægningsperiode sendt ud for at hente Tilførsler, men var uheldigvis i Leningrad, da Krigen mellem Tyskland og Rusland begyndte. Jubilæet fejres saaledes i en for Selskabet meget stille Periode, men „Vikingen“ udtrykker Haabet om, at bedre Tider meget snart vil komme til Syne over Horisonten.

Martin Carl var bestyrende Reder til sin Død i 1921. Hans P. Carl, der var indtraadt i Selskabet i 1904 og med en treaarig Afbrydelse for Ansættelse i Udlandet havde været der siden, blev nu sammen med Broderen Axel Carl, der netop var vendt hjem fra Amerika, Redere. Siden 1936, da Axel Carl døde, er Hans P. Carl Eneindehaver af Firmaet Martin

Carl og korresponderende Reder for Dampskibsselskabet og Medlem af dets Bestyrelse, som desuden bestaar af Godsejer, Skibsreder A. Reimann, Hofjægermester, Godsejer Folmer Lüttichau, Kommandørkaptajn, Direktør Harald Bonde og Direktør Ove Haugsted. Tredie Generation i Selskabet repræsenteres af cand. jur. Jørgen Carl.

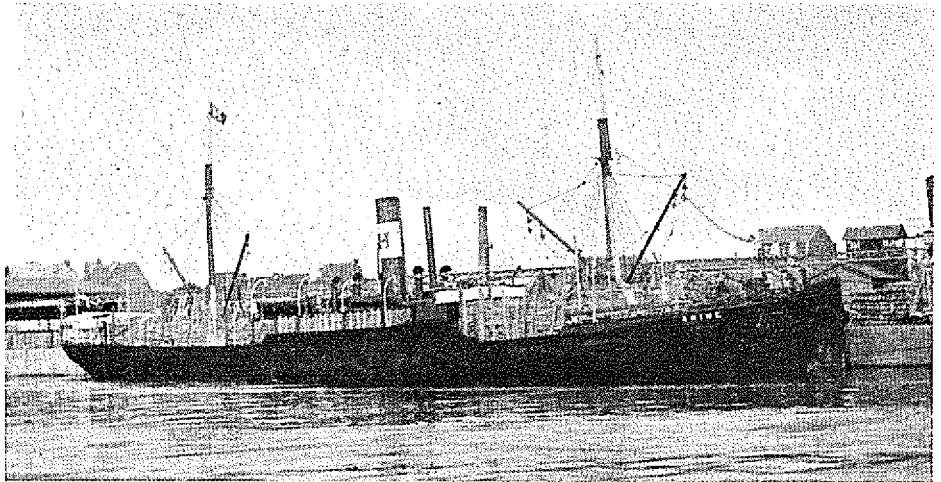
„Vikingen“ har haft en Samtale med den eneste nulevende fra Selskabets Begyndelse, dets mangeaarige Maskin- og Skibsinspektør A. E. Matzen, der efter 45 Aars Tjeneste for seks Aar siden trak sig tilbage med Pension, men som endnu, trods sin høje Alder, hver Uge kommer paa Kontoret, hvor han følger Begivenhederne i Selskabet med Interesse.

Matzen er en kendt Mand i Skibsfartskredse og har bl. a. været Bestyrelsesmedlem i Søfartsteknisk Foreningi næsten en Menneskealder. Han gik sammen med Martin Carl fra de carlske Rederier over i „Heimdal“, hvor han blev dets første Maskinchef i „Anine“. Det var derfor kun naturligt, at han, da Rederiet voksede, blev dets Maskin- og Skibsinspektør. I denne Stilling udrettede han et stort og meget paaskønnet Arbejde lige til han blev 72 Aar gammel. Disse Arbejdsaar mindes han med Glæde, og naar han omtale sin første Reder, er det med dyb Veneration og stor Taknemmelighed. „Martin Carl,“ siger han, „var en sjælden dygtig og retsindig Mand. Funktionærernes Vel laa ham stærkt paa Sinde, og han gjorde meget, for at alle skulde have de bedst mulige Forhold om Bord. Ved Selskabets 25 Aars Jubilæum blev der udbetalt store Gratialer til alle Funktionærer. Den nuværende Reder, Hans P. Carl,

træder paa en værdig Maade i sin Faders Fodspor. Han nærer en overordentlig stor Interesse og Om-sorg for Pensionskassen. Han er desuden en god dansk Mand, der har faaet Tid til at gøre en personlig Indsats for den sønderjydske Sag og for Spejdersagen."

— Paa Jubilæumsdagen bringer vi ogsaa „Heimdal“ vor hjerteligste Lykønskning med Haabet om en blidere Bør i Fremtiden. „Vikingsen“ retter sine Hilsener specielt til Seniorchefen i taknemmelig Erindring om Interesse og Støtte, da Bladet en Overgang var ude i strid Modvind.

Vi ved godt, at det ikke passer Skibsreder Hans



„Heimdal“'s første Baad „Annie“.

P. Carl, som den beskedne Mand han er, at saadan noget siges højt, men nu er det sagt.

— — —

»Alt vel«

Udsendt af Indenlandsk Sømandsmission

Indenlandsk Sømandsmissions Forlag har udsendt en Samling Fortællinger af Aage J. Chr. Pedersen. Nogle af Fortællingerne har været i „Vikingsen“'s Jule-numre, men for Beundrere af Aage J. Chr. Pedersens

altid smukke og fine Fortællerform er her en Anledning til at faa Fortællingerne samlet i en Bog. Pris Kr. 2,00.

Har De læst Sejl og Motor?

Alfred Christensen

Amaliegade 43

DE DANSKE
SUKKERFABRIKKER

Superkargoen



(Fortsat fra forrige Nr.)

AFTENEN før der skulde lettes, havde Kaptajnen inviteret sine indfødte Venner om Bord til Selskab og Dans paa Agterdækket, der var afspærret fra den øvrige Del af Skibet ved ophængte Sejl. Et flot Maaltid stod rede til Servering, Mængder af Flasker uaa paa Is i Baljer, som var skærmet mod Solen med Presenninger. Gæsterne blev afhentet i Kaptajnens Slup, der havde Kompagniets Splitflag vajende agter, og da de gik om Bord, blev der affyret Salut til Ære for dem.

Festen forløb i en meget animeret Stemning, Sang og Hurraraab lød i den stille Tropenat, og Vinen randt rigeligt fra de afkølede Flasker. Snart blev Sangen til Skraal, og Dansen betydelig mere eksotisk end stilfuld.

Forude paa Dækket løb Riber paa Malling, der havde fjernet sig fra Selskabet for under Paaskud af at skulle tilse Vagten at klare sig fri for det værste Solderi.

„Skal Du ikke hen og danse, Hans?“ spurgte Jørgen, der havde moret sig glimrende ved at se paa Festen, som han ikke var indbudt til.

„Jeg har faaet nok, Du! Mig fornøjer det ikke at tosse rundt med de kulørte Piger. Jeg tror heller ikke, at Anne vilde synes om det, dersom Du skrev noget saadant hjem.“

„Det kunde da aldrig falde mig ind! Men der er vel ikke noget ondt i, at Du morer Dig ligesom de andre, naar den gamle gi'r Gilde, vel?“

„Tror Du, det er morsomt at gaa rundt mellem alle de mere eller mindre drukne Abekatte? Kvinderne er jo lige saa fjollede som Mændene! Nej Tak, Jørgen, jeg passer mig selv og Skibet, for det skal der ogsaa nogen til! Udover Din Far, som jo aldrig er med til den Slags Halløj, og naturligvis Præsten, der sidder nede og underholder Overstyrmanden, er jeg den eneste ikke drukne Officer om Bord. Men kravl Du bare op paa Krydstoppen og kik ned paa Sjøvet, det er Dig vel undt!“

Jørgen skyndte sig agter efter; Malling tog først en Runde Dækket over, hvor han tyssede lidt paa de af Folkene, der hellere vilde se paa Kaptajnens Fest end gaa til Køjs, og gik saa ned paa Banjerne. Men næppe var han naaet fra Forbanjerne hen agter, hvor Kaptajnens Lastrum fandtes, før han hørte et frygteligt Skrig samtidig med, at han saa Flammer slaa højt op fra Lastrummet. Han styrtede derhen og saa en Skikkelse, med Tøjet brændende i lys Lue, staa og fægte med Armene midt i Ilden. Ved Lugen stod en af Drengene, der fuldstændig forvirret af Skræk udstødte det ene Skrig efter det andet.

„Hold Kaje — løb og hent Vand, Fjols!“ raabte han til Drengen, som han samtidig gav et Skub i Ryggen, saa han røg langt hen ad Banjerdækket. Saa bøjede Malling sig hurtigt over den levende Fakkell, der forgæves søgte at faa Tag i Lugekarmen, greb ham, uden at ænse Ilden, om Livet og fik ham med Opbydelse af alle sine Kræfter trukket op og slængt hen paa Dækket. Flammerne havde svedet hans Haar, brændt ham paa Armene og i Ansigtet, men hurtigt rev han sin Trøje af, smed den over Manden og fik paa den Maade Ilden i Tøjet dæmpet. Uden at se mere paa den ulykkelige, der nu laa stille hen, skyndte han sig at hente en Haandsprøjte, som stod fastsurret ude i Borde. En Del af Folkene, der havde ophængt deres Køjer i Nærheden og var blevet vækket af Skrigene, kom til, og medens nogle hentede Sprøjten fra den anden Side, løb Resten efter Pøse og Vand. Malling sendte Vandstraalen fra Sprøjten ned i Rummet; snart efter kom Folkene ogsaa med Vand, og ret hurtigt fik de Ilden slukket. Der væltede nogen Røg op, men Malling lod Folkene hælde mere Vand paa, medens han selv tog sig af den forbrændte Mand, fik baa-ret ham hen til en Lygte og saa, at det var Assistent Lassen. Den ulykkelige var frygtelig forbrændt — han levede, men var bevidstløs. En af Folkene blev sendt op efter Lægen, som deltog i Festen, to andre bar Lassen ind i hans Lukaf.

Malling fulgte med, og da de paa Vejen passerede forbi Superkargoens Kammer, aabnede denne Døren. Han var ogsaa blevet vækket ved Skrigene, havde trukket noget Tøj paa og spurgte nu Malling, hvad der var sket. Da han havde faaet den sørgelige Nyhed at høre, gik han hen til Lassen, saa et Øjeblik paa ham og rystede paa Hovedet.

„Trist — meget trist! Han dør forhaabentlig, inden han vaagner af Besvimelsen. Har De sendt Bud efter Møller?“

„Ja, Doktoren maa straks være her!“

„Hm — et stort Tab for Kompagniet. Han var en dygtig Mand. Meget trist — men Doktoren kan ikke gøre noget for ham! God Nat!“

Superkargoen gik tilbage til sit Kammer. Malling hørte forbavset hans kyniske Ord — var det al den Deltagelse, Riber følte for den ulykkelige, der havde været hans betroede Mand og tilkommende Svigersøn!

Lidt efter kom den ikke helt ædru Læge, som havde været en ivrig Festsdeltager. Han undersøgte Lassen, men saa straks, at Assistenten var død. For ikke at gribe forstyrrende ind i Festglæden foreslog han at vente med at meddele Kaptajnen Ulykken til senere; oppe paa Agterdækket havde ingen hørt noget, Musikken og Støjen overdøvede alt.

Allerede Dagen efter blev Lassen begravet. Flaget vajede paa halv Stang om Bord i „Tranquebar“, Skibspræsten talte smukt ved Graven, og efter Jordpaakastelsen lod Kaptajnen affyre en Sørgesalut paa tre Skud. Efter denne gik Flaget atter i Top, og saa snart alle var kommet om Bord, lettede „Tranquebar“ og stod gennem Sundastrædet ud i Kinahavet for en god Søndenvind.

Efter forskellige Undersøgelser og Afhøringer viste det sig, at Aarsagen til Ulykken var Assistent Lassens egen Uforsigtighed. Han havde været i meget høj Stemning under Festen, og da Drikkevarerne var ved at slippe op, bad Kaptajnen ham om at hente nogle flere Flasker fra Lastrummet. Lassen kaldte paa en af Drengene, lod ham bringe en Lanterne og gik med ham ned paa Banjerne. Her lukkede han Lugen op og sprang ned i Rummet, hvor Flaskerne laa i Kasser, stuvet ned med Hø og Halm. Omtaaget som han var, kunde han ikke se ved den elendige Belysning og tog derfor Lyset ud af Lanteren. Med det i Haanden rodede han rundt mellem Flaskerne, fandt een, der indeholdt Cognac, og vilde række den op til Drengen, men kom til at slaa den mod Lugekarmen, saa Flasken blev knust, og Cognac'en løb over hans Ansigt og Tøj ned i Halmen. Forskrækket tabte han Lyset, der ogsaa

faldt ned i Kassen — og et Øjeblik efter stod han i lys Lue.

Under al Travlheden med Undersøgelse, Begravelse og Klargøring til at lette, havde der været saa meget at gøre for baade Malling og Jørgen, at de ikke havde faaet Tid til at tale sammen i Dagens Løb, men ved otte Glas om Aftenen, da Malling blev afløst fra Vagt, opsøgte Jørgen ham med en Pakke i Haanden.

„Naa, Jørgen — hvordan gaar det Dig efter den traurige Slutning paa Festen?“

„Det var skrækkeligt, at det skulde ende saadan med Assistent Lassen! Og sikken Du ser ud med de Forbindinger i Ansigtet og paa Næverne — men det var vel nok modigt gjort af Dig saadan at risikere Dit eget Liv for at redde Din Uvens — gør det meget ondt i Saarene?“

„Det svider lidt, men det skal saadan noget! Nu faar Du jo mere at gøre, om Du, som jeg har ladet mig fortælle, skal fungere som Assistent, hvad?“

„Aa, hvad det anbelanger, skal jeg nok klare mig. Men nu skal Du høre, Hans — belav Dig paa noget, som er plat umuligt at forstaa! Far satte mig til at hjælpe Assistent Beck med at gennemgaa Lassens Sager, og vi tog alt frem og skrev op, baade hans Tøj, Bodmerivarer og Penge. Og ved Du saa, hvad jeg fandt i hans Kiste mellem alle hans private Sager? Denne her Pakke — luk

selv op, saa skal Du bare se!“

Malling tog Pakken og lukkede den op — i den laa en smuk Staalkniv med Bronzehæfte.

„Hvad Pokker — det er jo min egen Kniv, den som blev stjålet fra mig ved Overfaldet hjemme!“ udbrød Styrmanden forbavset.

„Lige even — men hvor har Lassen faaet den fra?“

„Ja, det maa Du nok spørge om! Den laa indpakket i hans Kiste? Ved Din Far noget om det?“

„Nej, desformiddels jeg jo kendte Kniven, gemte jeg den af Vejen, saa den ikke blev skrevet op.“

„Godt, Jørgen! Du skal heller ikke sige noget til ham om den nu. Lad mig beholde Kniven, saa skal jeg spekulere en Kende over den Historie!“

Malling behøvede ikke at spekulere ret meget — naar Lassen havde Kniven, var det afgjort, at han ogsaa havde haft noget med Overfaldet at gøre. Og derefter tog det ham ikke ret lang Tid at regne ud, hvad der laa bag den forbryderiske Behandling, han havde været ude for. Spørgsmaalet drejede sig kun om, hvorvidt Lassen var ene om Ansvar for Mordforsøget — for et saadant var det jo — eller om muligvis Superkargoen ogsaa kendte noget til det. Men det sidste vilde den unge Styrmand dog nødtigt tro. Selv om



Ved Lugen stod en af Drengene.

Riber var imod ham og af al Magt vilde forhindre Venskabet mellem sine Børn og ham, var han sikkert for klog en Mand til at indlade sig paa en saa vovelig Handling sammen med Lassen. Og saa besluttede Malling sig til ikke at omtale Fundet af Kniven — Lassen var jo død og dermed Historien ude! — — —

Rejsen op til Macao gik hurtigt, og efter nogle Ugers Ophold der gik „Tranquebar“ til Ankers paa Whampoe Red, hvor Indladningen af Varerne fra Faktoriets fandt Sted. Jørgen var flere Gange i Land sammen med Malling og saa alt det for ham saa forunderlige — Kineserne med den lange Haarpisk, baade de lasede fattige Arbejdere, der kun var iført et Lændeklæde eller en Skjorte, men alle paa Hovedet bar en flad, kegleformet Straahat, og de silkeklædte Mandariner; det myldrende Liv i de smalle Gader oppe i Kanton, den vældige By, som duftede og stank samtidig af mange Slags Krydderier, af stegt Fisk og alle Østens Uhumskheder. Han betragtede forbavset de mange Papirskilte, Fanerne paa Husene og alt det vidunderlige, han aldrig havde drømt om. Det var et Eventyr, som gentog sig hver Gang, han kom i Land i de fem Maaneder, Opholdet i Kina varede.

En Dag tog Superkargoen ham med sig til Kanton. I Chefsluppen roede de op ad Floden til Faktoriene. Disse — foruden Danmark havde flere andre Nationer Faktorer — laa i en lang Række, tretten ialt, ved Siden af hinanden med Forsiden ned mod Floden og Bagsiden ud til „De tretten Faktoriets Gade“. Fra hvert Faktori vajede Nationens Flag.

„Jeg ønsker, at Du faar Lejlighed til at lære en hæderlig kinesisk Købmand at kende. Det vil komme Dig til Gode i Fremtiden.“

„Er da ikke alle kinesiske Købmænd hæderlige?“

„Efter min Erfaring er de det, selv om der naturligvis findes brodne Kar i alle Lande. Den kinesiske Købmand er altid til at stole paa, og han gaar aldrig fra sit Ord, selv om det er givet under fire Øjne. Deri ligner han ikke sine europæiske Fæller! Den ærværdige Chon-Qua, som jeg agter at præsentere Dig for, er Kompagniets gamle trofaste Fiador¹⁾ og gode Ven. Han har siden Krigens Begyndelse haft Penge til Gode hos os og taalmodigt ventet paa dem i mange Aar. Jeg kan fortælle Dig, at han i 1806 købte og siden opbevarede et stort Parti Te for os, og da vi atter kunde begynde at handle, afleverede han Teen — ganske vist var den blevet forringet i Værdi ved at ligge saa længe, men saa tilbød han at dele Tabet med Kompagniet! Det havde en europæisk Købmand aldrig gjort!“

Jørgen var fuldstændig duperet af den stilfulde Modtagelse, den gamle Købmand gav Faderen og ham. Han syntes, han aldrig havde set en saa fornem og værdig Person, og skønt Samtalen hovedsagelig blev ført mellem Chon-Qua og Superkargoen, for-

stod Jørgen, at ved at have en saadan Mand til Fiador var Kompagniets Interesser i de bedste Hænder.

I Begyndelsen af Oktober 1820 var alle Varer indlastet om Bord i „Tranquebar“. Skibet førte med sig hjem 130.000 Pund Te, 10.000 Pund Peber, 20.000 Pund Salpeter, 30.000 Stykker Nanking og store Partier Sago, Muskat, Safran, Porcellæn, Kaffe, Tobak og Ibenholt.

„Naa, Jørgen — er Du glad over, at vi nu er for Hjemgaaende?“ spurgte Malling, da de havde lettet fra Whampoe og stod Syd paa.

„Ja, Du kan tro, jeg er det! Her var skønt og godt at være, men hjemme er ligegodt bedst! Jeg har ikke Hjemve, det ved Du nok, men jeg længes svært efter Mor og Anne — det gør Du ogsaa, ikke?“

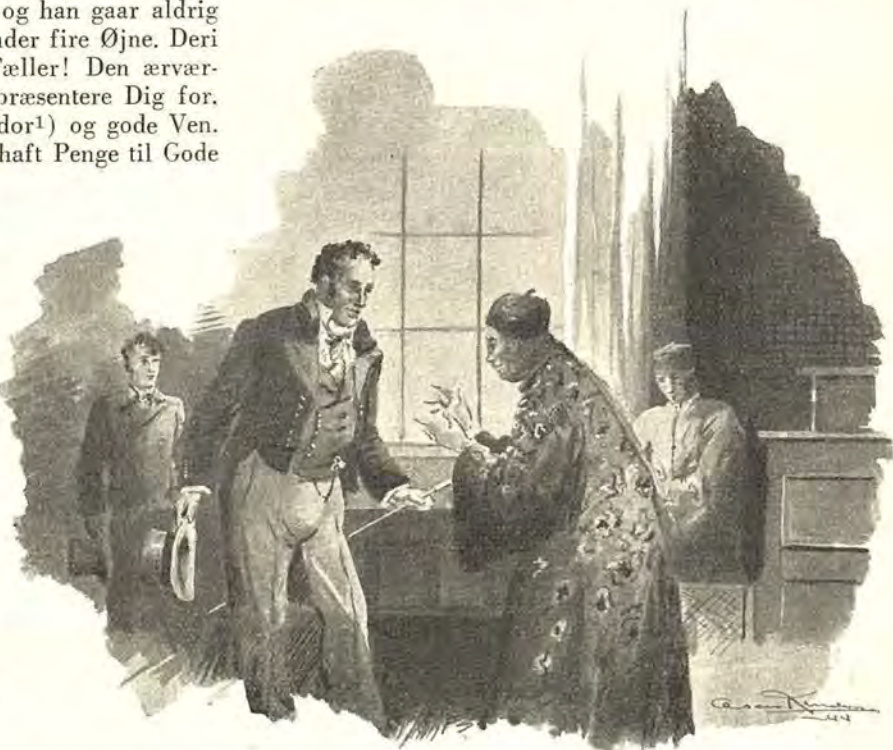
„Begribeligvis mere efter Anne end efter Mor, min Gut! Men jeg har det ellers paa den Vis, at naar jeg er ude, længes jeg altid efter at komme hjem, og har jeg i nogen Tid være hjemme, er jeg helt syg efter at komme ud igen! Saadan gaar det sagtens de fleste Søfolk!“

„Og vi kommer hjem med en god Ladning!“

„Ja, hidtil har det været en fin Rejse. Foruden Lassen har vi kun mistet Svenningsen, der døde af Blodgang, og det er heldigt sluppet i en Kinafarer. Naar nu blot „den gamle“ vil la' være med at pimpe altfor stærkt, har vi ogsaa Lov at haabe paa en god Rejse hjem.“

Det gik nu ikke helt saadan!

Kaptajnen fortsatte Drikkeriet, Overstyrmanden var stadig uligevægtig den ene Dag en god Sømand, der kunde sit Kram, og den næste, især hvis Kaptajnen havde drillet ham, helt uberegnelig. De to yngre Styrmande maatte derfor tage en god Del Tjeneste mere, end de skulde, men den tog de med godt Humør. Midt



Jørgen var helt duperet over den Modtagelse, den gamle Købmand gav ham og Faderen.

¹⁾ Agent ved Faktoriets.

i December naaede de ind i Syd-Ost Passaten, som de havde, lige til de fik Afrikas Kyst i Sigte. Saa slap den, men efter et Par Dages Stille sønden for Cap blæste det op fra Syd, og for en frisk Kuling ankrede de Nytaarsdag paa Sct. Helenas Red.

Samme Dag indtraf to Begivenheder, som Jørgen aldrig glemte. Den første var, at Præsten om Eftermiddagen konfirmerede fire af Drengene, der paa Rejsen var fyldt 15 Aar — en smuk og højtidelig Handling, hvori hele Besætningen med stor Andagt deltog. Kaptajnen var den Dag ædru, og efter Konfirmationen forærede han hver af Drengene et pænt Sølvlovmour.

Det andet var, at om Aftenen gik Overstyrmanden fuldstændig fra Sans og Samling. Han kom næsten nøgen løbende op paa Dækket og gav Ordre til at tage Bramstænger og Ræerne ned. Med stort Besvær lykkedes det Malling, der havde Vagt, at faa ham med ned i Lukafet igen, men dette Oprin havde den Følge, at Kaptajnen Resten af Rejsen holdt sig fra Drikkeriet og førte sit Skib hjem som den gode Sømand, han virkelig var.

Fra Sct. Helena gik „*Tranquebar*“ direkte hjem og havde Held med Vejret, lige til Kanalen var passeret, men i Nordsøen begyndte det at blæse op, Vinden drejede mere og mere over i Nord-Vest, og snart maatte de rebede Sejl bjærges og Skibet underdrejes. Saadan laa de et Par Døgn, til Stormen tog af, samtidig med at Vinden rummede, og de atter kunde sætte Sejl og holde op mod Hanstholm. Der stod imidlertid en svær Dønning lige forind, saa Skibet huggede godt i Søen. Kaptajnen var selv paa Dækket og gav Ordre til at bjærge Boven-Krydssejlet; Malling sendte Folkene til Vejrs og saa efter Arbejdet. Pludselig kom der en særlig svær Dønning, og Forskibet huggede saa voldsomt ned i Bølgedalen, at en Mand, der laa ude paa Raen, fik Overbalance og hovedkuls styrtede ned. Paa Vejen faldt han tværs over Parterne af den luv Storebras, laa et Øjeblik og gyngede der, men styrtede saa i Havet. Medens Kaptajnen løb Skibet i Vinden, fik Bramsejlene givet op og Agtersejlene bakket, lod Malling med tre Matroser Jollen sætte i Vandet og roede hastigt ud efter den overbordfaldne. Han var imidlertid ikke til at finde, og Malling maatte ro om Bord igen, nedtrykt over ikke at have kunnet bjærge Manden.

Men en Ulykke til skulde indtræffe. Samme Aften, medens en Del Officerer efter Aftensmaaltidet stod og passiarede sammen paa Dækket, kom Overstyrmanden hen til dem. Han stillede sig foran Gruppen, bukkede flere Gange høfligt for dem og pegede ud over Havet. Da de naturligvis alle saa ud i den Retning, løb Overstyrmanden hurtigt agter efter og sprang over Bord fra Hytten.

„Mand over Bord!“ raabte straks en Mand agter fra — og saa gentog sig samme Manøvre som om Formiddagen. Skibets Fart blev standset og Jollen sat ud, men maatte ogsaa denne Gang vende tilbage uden Resultat. Nu var fire Mand af Besætningen gaaet bort, men dermed ogsaa Ulykkernes og Besværighedernes Tid forbi — og saa naaede „*Tranquebar*“ hjem til Kjøbenhavn igen efter en 16 Maaneders lang Rejse.

Da Skibet laa vel fortøjet ved Kompagniets Plads paa Christianshavn, gik Kaptajnen og Superkargoen i Land for at aflægge Rapport til Direktøren. Kaptajnen

kom snart tilbage, men for Riber tog det langt mere Tid, saa først om Aftenen naaede han om Bord, hvorefter han snart gik i Land igen, ledsaget af Jørgen. Ved Landgangen stod Malling, som havde travlt med at holde Folkene i Arbejde og ikke kunde faa fri før næste Dag.

„Nu gaar vi hjem til Magstræde, Styrmand! Jørgen kan jo saa stikke op med en Hilsen fra Dem til Madam Malling, om det ellers passer Dem!“ sagde Riber, idet han gik forbi ham. „Kanske der ogsaa er andre, Styrmanden kunde ønske at skikke en Hilsen!“ tilføjede han, idet Antydningen af et Smil viste sig om hans smalle Læber.

„Tak, Hjertens gerne, Herr Superkargo!“ svarede Malling forbavset, medens Jørgen kneb det ene Øje til og nikkede polisk.

Saa gik Fader og Søn, men Malling stod som himmelfalden. Hvad i Alverden gik der af Superkargoen? Her havde han gaaet hele Rejsen og saa at sige aldrig aabnet Munden til ham, skønt de flere Gange daglig saa hinanden — ja, der var naturligvis det rent tjenstlige, men ellers bare et surt Nik eller en Brummen, som kunde betyde baade det ene og det andet. Det var ikke til at hitte ud af — og saa lige med et bliver han helt venlig! Og hvad mon han mente med den sidste Bemærkning? Det var var da plat umuligt, at det kunde være Anne, han hentydede til — nej, den Tanke var allenfals fuldstændig fjollet. Men lige meget hvad der end gik af Manden — Jørgen skulde saa nok forstaa at stikke det lille Brev, han havde givet ham, til Søsteren.

Dagen efter saa Malling ikke noget til Superkargoen, som slet ikke viste sig om Bord. Der var Arbejde nok i Skibet, men Styrmanden var glad ved gennem Jørgen at faa en Hilsen fra Anne. Om Aftenen gik han i Land — og ved det Klokkeslet, han i Brevet havde meddelt den unge Jomfru, at han kom, sad hun oppe hos hans Moder og ventede paa ham!

Men endnu lykkeligere blev den næste Dag for Malling. Ved Middagstid gav Kaptajnen ham Ordre til at følge med sig ind paa Kompagniets Kontor, hvor de blev modtaget af Direktøren. Hos ham stod Superkargoen, og da de havde hilst paa hinanden, tog Direktøren en lille Æske frem og rakte Malling den.

„Styrmand Malling!“ sagde han. „Af saavel Deres Kaptajn som af Negotiechefen, Herr Riber, har Kompagniet faaet Meddelelse om, hvilken stor Part De, ved at udføre Deres Tjeneste dygtigt og samvittighedsfuldt, har i, at Skib og Cargaison er kommet hjem i god Behold, Kompagniet til Gavn og Gevinst. I den Anledning har det behaget os at belønne Dem for den Iver, De har udvist, ved at forfremme Dem i Kompagniets Tjeneste; og som et yderligere Pant paa vor Tilfredshed at overrække Dem Kompagniets Sølvmedalje. Med Rette kan De bære den, fordi De saa bravt har udført dens Paa-skrift:

*Udmærket Flid og Iver
paaskønnet herved bliver!“*

Direktøren rakte Malling Haanden — det løb helt rundt for Styrmanden, men da saa han, at Superkargoen stod og virkelig smilede til ham, og med fugtige Øjne formaaede han kun at fremstamme et: „Tak — oprigtig Tak!“ ledsaget af et dybt Buk.

KAP HORNS-GUT

(Fortsat fra forrige Nummer)

NIENDE KAPITEL

PLADSEN foran Konsulens Villa havde atter antaget sit fredelige Præg. Øens Ungdom var faldet til Ro efter Nattens og Formiddagens Begebenheder. Solen gik sin Eftermiddagstur over den vestlige Himmelbue, og nu stod Folkekongen igen forladt og kastede sin lange, sorte Skygge hen over den øde Plads. Det havde været en anstrengende Dag for den — en Dag fuld af Liv og Bevægelse, saa den havde skreget og hvinet i Leddene, hver Gang den havde strakt og sænket Armen.

En gammel Morlille kom rokkende hen over Pladsen. Som de fleste af Klitøens ældre Kvinder havde hun Hovedet hyllet ind i et Klæde, der ved sin Knytning foran i Panden endte i to Snipper som et Par daskende Kaninøren. Det stærkt snørede Liv — et Væld af tykke, uldne Skorter, der fra deres enorme Omfang gik brat ind ved Hofterne, gav Gamlingen Udseende, som om hun havde stukket Overkroppen op gennem Bunden paa en stor Tønde. Og saa trippede hun af Sted i et Par blankskurede Træsko med to lige saa blankskurede Træspande i et Aag over Skuldrene.

Midt paa Torvet blev Gamlingen staaende og saa forundret hen efter Konsulens Villa. Saa kom der én til at samme Køn, Alder og Format og gjorde hende Selskab — kort Tid efter nok én, og der kom mange flere, saa tilsidst hele Redaktionen af Klitøens Nyhedsavis var forsamlet paa Torvet. Og de var alle lige saa forundrede som den første over det Syn, der viste sig for dem uden for Konsulens Gadedør. Der sad den gamle, halte Politibetjent med den flossede Guldtræsse om Kasketten — det eneste Tegn paa hans Værdighed — og hvilede sig paa en Kiste — en flot Skibskiste af Kamfertræ med frynset Presenning og fancy Strop- per af den Slags, der straks tilkendegiver, at Ejeren af Herlighederne er en Mand, der forstaar sig paa Sømandsarbejde.

Mikkel Straff — Politibetjenten — sad urokkelig, som var han mejslet i Sten — foroverbøjet — med Hænderne og Hagen hvilende paa Knortekæppen. Han stirrede stift frem for sig uden tilsyneladende at give Agt paa den Opmærksomhed, han var Genstand for.

Men jo mindre Interesse han viste den forsamlede Flok henne paa Torvet, desto mere optaget var den af at faa at vide, hvad hans Tilstedeværelse her skulde betyde. Det var noget aldeles uhørt at se Politiet paa Vagt uden for Konsulens Dør, og at Mikkel Straff sad paa Vagt, kunde der ikke være Tvivl om. Hvad skulde han ellers dér? Det kunde da ikke være for at opfriske Formiddagens Nederlag, han netop havde valgt den Plads til at hvile sig paa. Og desuden — Skibs-

kisten, hvor kom den fra? Nej, der var noget fordægtigt ved det hele, og der maatte skaffes Klarhed i Sagen, saa Avisen hurtigst muligt kunde gaa i Trykken; og saa trak Kællingerne Lod om, hvem der skulde være Interviewer, og Loddet traf Skræderens Kone.

Hun hostede — Skræderens Kone — en sær pi- bende Hoste, som om hun ingen Lunger havde. Hun pudsede Næse og glattede Skorter. Hun mimrede med Munden, som om hun ved sig selv holdt en forbereden- de Tale. Men saa skød hun pludselig en vissen Hudfold i Vejret og blottede et Par tomme blegrøde Gummer, og saaledes rokkede hun hen for at udfritte Politi- betjenten. Men hvor besnærende det samme Minespil maaske havde været halvtreds Aar før i Tiden, saa gjorde det dog nu ingen Virkning paa Mikkel Straff, og Skræderens Kone maatte rokke tilbage med ufor- rettet Sag.

Sladrekællingerne nedkaldte al Landsens Ulykker over den hemmelighedsfulde Haltefanden, som de i deres dybe Indignation kaldte Mikkel Straff. Saa vendte de resolut op og ned paa Vandspandene og satte sig til Rette paa dem, og under livlige Fagter og en hvi- skende Diskuterer afventede de Mysteriets Opklaring.

Ventetiden blev ikke lang. Erik Malm kom fra Stranden — alene. Helga havde følt sig utilpas. Alle- rede paa lang Afstand var Erik blevet opmærksom paa den forsamlede Flok, og han anede noget usæd- vanligt. Paa hele Turen havde han tænkt paa sin og Helgas Fremtid — og paa Konsulens Trusel om For- middagen, og han gruede for den lange Adskillelse, der vilde følge, naar han nu igen skulde til Søs. Han tvivlede ikke paa Helga; men han tvivlede heller ikke om, at Konsulen vilde forsøge alt for at rive hende fra ham, naar først han var borte. Og da han fik Øje paa Politibetjenten og Skibskisten, stod det ham med ét klart, hvad der var foregaaet.

Hans første Tanke gjaldt Helga. Hvor var hun? Han maatte straks tale med hende. Han fortnede sin Gang, og uden at bekymre sig om Mikkel Straffs Protester stilede han lige mod Konsulens Gadedør.

„De kan spare Dem Deres Ulejlighed, De,“ sagde Mikkel Straff og humpede bagefter. „Konsul Parkers Hus er lukket for Dem. Og forsøger De at skaffe Dem Adgang alligevel, anholder jeg Dem i Konsulens og Lovens Navn.“

Erik slap sit Tag i Dørhaandtaget og vendte sig mod Betjenten. Han vilde spørge om Grunden, men hans Strube snørede sig sammen og kvalte Ordene.

„Og se saa, De kommer bort med denne her,“ fort- satte den ihærdige Ordenshaandhæver bister og slog et drabeligt Slag paa Skibskisten med sin Knortekæp.

„Nu har jeg vagtet længe nok over den.“

Slaget virkede paa Erik, som var det ført mod ham selv, og det gav ham Luft og løsnede hans Tungebaand.

„Hvorfor skamfere min Kiste?“ udbød han harmfuldt, idet han med et fast Tag greb Politibetjenten om Haandleddet og vristede Stokken fra ham. „Den har da ikke fortrædiget nogen, skulde jeg mene.“

Betjenten maabede. Et Hyl af Skadefryd bragede løs fra Klyngen henne paa Torvet. Men Erik ænsede intet. Blind i sin Fortvivlelse og Harme kastede han Stokken fra sig, saa den fløj hvinende hen over Pladsen. Saa svingede han den tunge Kamfertræskiste paa Nakken, som om den var Luft, og gik sin Vej.

Men Stokken ramte midt i Klyngen og daskede et Par af Sladrekællingerne over Fingrene, og nu vendte Indignationen sig mod den formastelige, som havde kastet den. De spruttede af Arrigskab. De skældte og svor Hævn og truede vildt i Luften med de rystende Knokkelhænder. Saa lettede de som en Flok opskræmte Gribbe og rokkede hver til sit — hver med sin Opfattelse og sin Maade at udlægge det passerede paa — og saa gik Avisen i Trykken. Inden Aften løb det Øen rundt, at Drømmeren var jaget ud af Konsulens Hus af vidt forskellige Grunde.

De eneste, Rygtet ikke naaede, var Erik selv og Helga. Erik havde straks logeret sig ind paa Kroen — fast besluttet paa ikke at rejse, før han havde talt med Helga. Men Helga laa paa sit Værelse i Feberfantasier. Som en Tigerinde havde hun strittet imod Faderens Voldsomhed, da han i sin Ophidselse over Formiddagens Tildragelse brutalt havde laaset hende inde. Hun havde tryglet om at faa Lov til at tale med Erik. Hun havde grædt Fortvivlelsens Graad, til hun ikke havde flere Taarer, til hun sønderknust under Vægten af sin Sorg var segnet om paa Sengen. Der laa hun hele Eftermiddagen og kaldte paa Erik, og først da Mørket omgav hende, fik hendes forpinte Sjæl Fred, og hun slumrede ind — sunget i Søvn af de dumpe, rullende Drøn ude fra Vest.

TIENDE KAPITEL.

Gusen havde slæbt Vind med sig. Det susede og peb i Marehalmen. Paa den flade Forstrand slæbte Søerne sig ud og ind med et Brus som af tusinde Strygeinstrumenter — en mangfoldig Diskant, ledsaget af en brummende Bas ude fra Revlerne. Flyvesandet rejste sig i høje Støtter og hvirvlede af Sted — hen over Stranden — op og ned mellem Klitterne som lange graa Spøgelser, der dansede rundt efter Koncernten. Vildere og vildere gik Dansen. Det var Paalandsstorm, og den fejede Gusen med sig ind over Land. Aftenen var mørk med hverken Maane eller Stjerner. Badehotellet laa sort og affolket og tegnede sig som en skummel Ruin. Hele Stranden var som uddød, og dog var den spillevende i sig selv.

Inde mellem Klitterne kom nu og da et enligt Lys til Synet. Det kom og svandt — og kom igen, eftersom Sandspøgelserne dansede forbi. Det kom fra Havmandens Hytte.

Ole Vibes Hus paa Klitten var kun en Hytte — lille og lav — tækket med Straa. Hele Herligheden bestod af et Værelse med en Alkove og et lille Rum,

hvor den Gamle kokkererede og biksede sine spartanske Maaltider sammen.

Men Ole Vibe var tilfreds med Tilværelsen, som han havde det, og det er godt, naar gamle Mennesker, der maa hjælpe sig selv, er det. For ham var Hytten et helt Palads mod det, han havde maattet nøjes med al den Tid, han fo'r til Søs — et lille fugtigt Hummer — et Hul, der knapt levnedede ham Plads til at vende sig. Nej, saa var dette som en Kaptajnskahyt i en Dybvandssejler, og Stuen mindede om det. Der var Hylder med Søkort og Navigationsbøger, Kikkert og Sekstant, og Alkoven, der med sine blomstrede Trægardiner lignede en rigtig Køje, gav ogsaa Stuen sit Præg.

Paa Væggen midt for Køjen hang et af de sædvanlige ottekantede Skibsure og rundt om det et Utal af sjældne Ting fra Hav og Land — Minder fra den svundne Tid, da Havmanden som en kæk Gut fo'r paa lange Rejser. Men det, der særligt tiltrak sig den Indtrædendes Opmærksomhed, var et vældigt opspilet Hajgab, sømmet fast over Døren til det lille Rum, hvor den Gamle lavede sin Mad. Det var et Symbol paa Graadighed, og det var vel netop med Vilje anbragt dér for at vække Appetit.

Ilden brændte lystigt i Bilæggerovnen. Det var hundekoldt udenfor og et forrygende Vejr, og Ole Vibe gik og kokkererede med baade Islænder og Sydvest paa; men da han havde faaet Aftensmaden færdig og dækket sit beskedne Bord, smed han Islænderen.

„Respekt for Guds Gaver,“ udbød han og lod Sydvesten gaa samme Vej.

Den gamle gumlede og skyllede efter med Tevand. Det gik kun langsomt. Tænderne var næsten lige saa gamle som han selv. Men han havde heller ikke noget at jage efter.

„Ak ja! Det var det,“ sagde han og trak Vejret saa dybt, som om han halede det op helt nede fra Vandstøvlerne, da han omsider fik tygget af Munden. „Nu vilde jeg ønske, at enhver fattig Mand var lige saa mæt som jeg.“

Han rejste sig og ryddede sine Spisegrejer bort, og da han havde stoppet sin Pibe og faaet den tændt, gav han sig til at efterse sit Tøj.

Den Gamle havde Kistefornøjelse. Han pakkede ud og ind — skiftede om paa det og lagde til Rette igen. Det morede ham at sidde paa Kanten af Kisten og kæle for alle de tykke, uldne Klæder. Han undersøgte og befølte hvert enkelt Stykke — strøg med den magre Haand kærtegnende hen over dem. Det var noget, der var varmt og godt for en gammel Mand i hans Stilling.

Da han saa havde pakket alt ned igen uden at have fundet noget Virkefelt for sine Sygrejer, sad han lidt og bakkede paa Piben og pustede nogle vældige Røgskyer fra sig. Tankerne myldrede ind paa ham i hans Ensomhed. Snart var det Nuet, som var tæt inde paa Livet af ham — snart Tildragelser, der forlængst hørte Fortiden til. De kom og svandt som Røgskyerne, han blæste ud i Rummet. Men hvor vidtgaaende og forskellige hans Tanker end var, vendte de dog stadig tilbage og fæstede sig ved det samme Punkt — noget, som han kaldte sin Samvittigheds mørke Punkt.

„Ja, galt er det, hvordan jeg saa end vender og drejer det,“ mumlede den Gamle omsider. „Hvorfor skulde jeg ogsaa gaa og være Hemmelighedskræmmer

og pine mig selv i alle de mange Aar? Havde jeg den Gang aabnet min Mund med, hvad jeg vidste, havde Slyngelen faaet sin Straf, og meget vilde have været anderledes. Men nu — ja, nu er det en anden Sag at være Angiver. Det kommer dog til at gaa mest ud over de uskyldige, og det gavner ingen.“ ... Han sukede igen. „Nej — det er noget Djævelskab. Jeg tror, jeg hiver den til Havs.“

Han rejste sig og lyttede; men Havets Brøl og Flyvesandets Pisken mod Ruderne var de eneste Lyde, han opfangede, og da han havde forvissat sig om, at Gardinet sluttede tæt for Vinduet, gik han hen og drejede Skibskisten, saa den vendte Bagsiden mod Lyset fra Lampen. Han maalte med Fingrene seks Tommer ned fra Overkanten — ud for Læddiken — og lige saa langt fra Enden. Han mærkede med Neglen de to Liniers Skæringspunkt, som om det var et Skibs Position, han satte ud i Kortet; saa halede han sin Lommekniv frem og skrabe- de Malingen bort paa det afmærkede Sted. Der kom en hvid Plet til Syne paa det blanke Træ — Kit. Han pillede Tilkitningen ud, og i Fordybningen viste sig et stort Sømhoved. Sømmet sad løst, saa han uden Besvær fik det rokket ud med Kniven. Det var, hvad man til Søs kalder en spansk Laas, og den lukkede for en dobbelt Bund i Læddiken.

„Se saa,“ sagde han og aabnede for det hemmelige Rum. „Lad mig saa faa fat i Djævelen da.“

En underlig Djævel, den — en lille flad Genstand, indsvøbt i en ulden Klud.

Da Ole Vibe havde løst op for sin Hemmelighed, sad han en Stund og faldt i Betragtninger over den. Det var et fladt Stykke Jern — formet som en sammenpresset Hestesko — blaat i Enderne og med en rød Bue.

„At saadan en lille Tingest kan gøre saa store Ulykker,“ mumlede han og lagde den fra sig paa Bordet. „Naa da!“ ... Det var Sømmet, der rausede hen og bed sig fast i Tingesten. „Ja, en Djævel bor der i den, og Kraft har den endnu; men nu skal den heller ikke komme til at gøre mere Fortræd.“

Han rejste sig og trak Islænderen paa og havde allerede fat i Sydvesten, da han med ét slap den igen og lyttede. — Nej, han tog ikke fejl. Det nære og stedse larmende Hav havde skærpet hans Hørelse. Denne Famlen ved Døren var hverken Vinden eller Flyvesandet. Han kastede i Hast Jernet ned i Læddiken og naaede netop at faa Kisten paa Plads igen, da der blev taget i Dørklinken.

„Hvem er det?“ — Svaret stod allerede i den aabne Halvdør — forpustet og blussende rød i Ansigtet.

„Nej, er det Dem, Malm?“ udbød Ole Vibe overrasket. „De her paa denne Tid — og i saadan et Herrens Vejr? Men vær's'go', kom indenfor.“

Erik stod tavs og stampede og rystede Sandet af sig. Han saa ud, som om han havde været ude i Knygevejr. Og den Gamle fik Tid til at komme sig af sin Overraskelse.

„Saa kom ind, Malm, og lad os faa Døren lukket. Lampen rækker Tunge.“

„Jeg kommer vel ikke til Forstyrrelse?“ spurgte Erik, da han var blevet bænket paa Skibskisten ved Siden af den Gamle.

„Næ-i, Malm, aldeles ikke,“ fløj det ud af Ole Vibe, idet han nøje iagttag sin Gæst.

Svaret var hen i Vejret. Han tænkte ikke over, hvor usandt det var.

De sad en Tid uden at sige noget. Erik kunde ikke faa begyndt, og den Gamle grundede. Han havde en Anelse. Saa vaagnede han med ét af sin Grublen og rømmede sig.

„Naa, Malm, — Hvad saa?“

„Det er svært, som hun kuler op,“ sagde Erik.

„Ja, det er i den Slags Vejr, man skal lære Søfolk at kende. Men hvad saa, Malm? For det er vel ikke udelukkende en Fornøjelsetur, De har gjort Dem herud?“

Erik sad foroverbøjet med Albuerne støttet paa Knæene og Hovedet mellem Hænderne. Han sukede. Det kom dybt nede fra.

„Smidt paa Gaden, Ole Vibe. Jaget bort med Politiet.“

Ole Vibe stemte Hænderne haardt i Bordet og rejste sig med et Ryk.

„Hæ! — Den Slyngel! — ja, jeg tænkte mig, han vilde lave et eller andet.“

Saa maalte Havmanden Gulvet frem og tilbage med lange, tunge Skridt. Han brummede og truede. Hans store, graa Øjenbryn stod ret ud som stride Børster. Pibespiden knasede mellem hans Tænder.

Erik sad tavs med Ansigtet begravet i Hænderne. Han saa intet omkring sig — hørte knapt den vrede Havmands harmfulde Udbrud — langt borte som han var i sine egne Tanker.

Pludselig standsede den Gamle foran ham og be- tragtede ham opmærksomt. Saa lagde han sin Haand paa hans Skulder.

„Sig mig engang, Malm. Er De i Familie med den gamle Baadsmand Malm — Peter Malm?“

Erik løftede langsomt Hovedet og saa forundret paa den Gamle. Der trak en fugtig Glans hen over hans store, bedrøvede Øjne. — „Det er min Far,“ sagde han og skjulte Ansigtet i Hænderne igen.



„Nej, er det Dem, Malm?“ udbød Ole Vibe overrasket.

„Tænkte jeg det ikke nok,“ udbød Ole Vibe, og det kom som en Lettelse for ham. „Ork ja! Det var den Gang, han og jeg sejlede sammen paa Varmen. Det fik en brat Ende.“ . . . Han stod et Øjeblik henfalden i Tanker og glattede paa sit store Skæg, mens han uafbrudt betragtede Erik. Saa satte han sig ved Siden af ham paa Skibskisten. „Naa! Det nytter jo ikke at spekulere mere over det. Hvad bestiller Deres Far nu, Malm? Han sejler vel ikke mere?“

Han har en Dæksbaad. Han sejler ud og handler med Skibene, naar de kommer forbi.“

„Ja saa,“ sagde den Gamle. „Kadrejer — ja, det er saamænd ogsaa et surt Liv; men hvad skal de bruge os gamle, udslidte Stabejser til paa Landjorden?“ . . . Han gjorde Forsøg paa at tage Eriks Hænder bort fra Ansigtet. „Se saa op, Malm. Hvorfor kommer De egentlig og betror Dem til mig?“

Erik rettede sig op og saa den Gamle ind i Øjnene.

„Husker De ikke, Ole Vibe, at De engang sagde, jeg skulde komme til Dem, dersom jeg nogensinde trængte til et godt Raad? Det gør jeg nu, og derfor kommer jeg.“

„Det er saamænd ogsaa det fornøftigste, De kunde gøre, bitte Malm. Jeg skal ærligt sige Dem. Jeg har jo altid ligesom interesseret mig lidt for Dem. Det har De maaske nok lagt Mærke til. Jo-oh, det har jeg; dels fordi De i mine Øjne er en rask Sømand, og dels fordi De hele Tiden har mindet mig om min gamle Ven, Deres Far.“

„Min Far ved ikke noget om alt dette,“ sagde Erik bedrøvet. „Jeg vilde saa gerne have overrasket ham — og glædet ham.“

„Det faar han saamænd tidsnok at vide,“ sagde Ole Vibe. „Tag Dem blot ikke det nær. Men stram Dem nu op, Malm, og fortæl mig, hvad der er foregaaet, saa faar vi se, hvad der er at gøre.“

Erik fortalte alt, hvad han vidste. Det var kun lidt, men det var nok til, at baade han og Havmanden kunde slutte sig til Resten.

„De skal rejse,“ raadede Ole Vibe, da han havde hørt Beretningen til Ende.

Erik rystede paa Hovedet.

„Ikke før jeg har talt med Helga“

„Det nytter ikke, De spekulerer paa det, Malm. De faar hende ikke at se, saalænge Konsulen har det Sind paa, kender jeg ham ret. Nej, De skal rejse hjem til Deres Far og fortælle ham alt, som det er. Og saa skal De hilse ham fra mig og sige, at jeg ogsaa er med i Legen. Lad os saa høre, hvad han siger. Han kender ogsaa Konsul Parker.“

„Gør han det?“ spurgte Erik forundret. „Mon Konsulen da ogsaa kender Far? Til mig har han ikke ladet sig mærke med det.“

„Nej, Malm, den Mand holder ikke af at tale om noget, der minder ham om Fortiden. Han gaar ogsaa langt uden om mig, naar han ser mig — som om jeg var Pesten selv. Samvittigheden kan være en arg Følgesvend, Malm; det maa jeg gamle Mand ogsaa bekende, endskønt min vel næppe er saa daarlig som Konsul Parkers. Men nu taler vi ikke mere om det. Der kan saamænd være Bedrøveligheder nok endda at tænke paa. Gør De nu, som jeg har sagt, saa skal De se, det grejer sig nok altsammen.“

„De har sikkert oplevet meget i Deres Tid, Ole Vibe.“

„Aa ja saamænd. Man har jo taget sin Tørn med, da man var ung. Nu lever man paa Minderne og de er saamænd ikke altid saa lystige. Tro mig Malm — man faar sommetider nogle forbandet harske Bidder i Munden. Men fortæl mig nu lidt om Deres Forældre og Dem selv.“

„Min Mor har jeg aldrig kendt,“ sagde Erik. Hun døde, da jeg blev født, siger Far, og det er alt, hvad jeg ved. Far bliver altid mørk og alvorlig, naar jeg spørger ham ud om hende. Jeg kan mærke, det gør ham ondt at tale om det, og nu spørger jeg ham aldrig mere.“

Med lange Mellemlum, hvor Stilheden i den lille, lune Stue kun blev afbrudt af Uvejrets Rasen udenfor, betroede Erik nu den Gamle alt, hvad han vidste om sin Far og sig selv; tillidsfuldt skænkede han Havmanden hele sin Fortrolighed, og det lindrede hans Sorg at tale ud.

Da han saa ikke havde mere at fortælle, halede han et Brev frem fra sin Trøjes Inderlomme og foldede det ud foran sig paa Bordet.

„Har De Skrivegrejer, Ole Vibe?“

Den gamle nikkede og aabnede Bordskuffen, og saa kom han frem med hele sit Skrivekontor — en lille Blækflaske og en Pen — fastsurret paa Enden af en spids Hornpig, der i sin Tid havde vandret omkring i Verdenshavet paa Ryggen af et Søvindsvin.

Erik gjorde nogle Tilføjelser i Brevet og lukkede det.

„Det er til Helga. Vil De give hende det, naar De ser hende, Ole Vibe; for hun faar det vel ikke, dersom jeg sender det med Posten.“

Med en bifaldende Mumlen tog den Gamle mod Brevet og lod det forsvinde i Bordskuffen sammen med Blækflasken og Pindsvinepiggen.

Det var sent paa Natten, inden Havmanden fulgte sin Gæst til Døren. Erik tog en bevæget Afsked og lovede at følge den Gamles Raad; og saa lænsede han for Vejret ind over Klitterne — lænet tilbage mod Storm og Sand, der som en Mur stemte ham i Ryggen.

„Besynderligt — besynderligt,“ mumlede Ole Vibe, da han havde stænget sin Dør. „Ja, det var nu Vorherres Vilje, at han netop skulde komme og forpurre mig i at gøre en Dumhed til.“

Han aabnede Skibskisten og lagde sin Jerndjævel tilbage i det hemmelige Rum.

„Se saa,“ sagde han, da han havde sat den spanske Laas i igen. „Nu ligger du godt gemt, til vi engang faar Brug for dig. Hvem ved? Maaske varer det ikke saa længe, før du ogsaa faar Lejlighed til at gøre en god Gerning.“

Han lindede Gardinet og kikkede ud. Det var, som saa han ind i en Røg. Jord og Hav stod i ét.

„Stakler, som har Land i Læ,“ mumlede han.

Saa klædte han sig af og kravlede til Køjs, og omgivet af en Larm, som om alle Helvedes Magter var sluppet løs, laa han med lukkede Øjne og et Par vidt aabne Øren, der lyttede efter Nødsud.

Fortsættes i næste Nr.

Husk at forny Deres Abonnement

En god Gerning

AARSBERETNINGER plejer sjældent at virke særligt tillokkende; men naar man en kold og mørk Vinterdag sætter sig til at læse „Indenlandsk Sømandsmission“'s Beretning for Sommerens Lejre, saa jages Kulden og Mørket paa Flugt for en Tid. Man varmes helt ind til Hjertet ved at læse om det Arbejde, der er gjort for at glæde de Sømandshustruer og disses Børn, hvis Mænd og Fædre enten har fundet deres Grav paa Havet eller ikke kan komme hjem paa Grund af Krigen.

Man gør sig vist ikke rigtigt Begreb om, hvad det har betydet for disse mange ensomme Mennesker at

skulde man føle sig glade og tilfredse. Om Dagen badede man, gik Ture i Lejrens Omegn, spillede Bold og legede. Om Aftenen fik man Tiden til at gaa med Alsang, Foredrag, Hvem-ved-hvad Konkurrencer og anden Underholdning. Til at lede alle disse Arrangementer havde meldt sig flere frivillige Hjælpere, der sikkert ikke har fortrudt deres Opofrelse. De tog alle Afsked med Mennesker, hvem Takken viste sig hos gennem et stille Smil. Dette Smil fortalte tillige, at de fjorten Dage gik alt for hurtigt. Man skulde tilbage til Hverdagen. Nogle skulde tilbage og vente. Andre havde forlængst opgivet Haabet. Men for alle



En Flok glade Lejrdeltagere.

komme ud at nyde Sommerens Sol og Luft langt fra Byernes Støj og blandt Venner. Det er et betydningsfuldt Arbejde, „Indenlandsk Sømandsmission“ her har udført, og det fortjener alles Støtte i Fremtiden. Der er jo ingen af os, der ved, om disse Sommerlejre ogsaa bliver nødvendige i Aar.

297 Sømandshustruer med 342 Børn, heraf 106 Enker med 128 Børn, deltog i Lejrene, hvoraf der blev afholdt 9. Disse Penge blev fremskaffet gennem frivillige Bidrag fra saavel Privatpersoner som Firmaer. Flere Firmaer gav deres Bidrag i Naturalier, hvorved man slap for mange Bekymringer med at skaffe de nødvendige Varer.

Paa denne Maade kostede Opholdet ikke Deltagerne det mindste. Selv Rejsen ud til Feriestederne blev betalt af Missionens Midler.

Dagene i Lejrene gik med Fornøjelser af enhver Art. Der blev gjort alt for at udslette Sporene i Kvindernes Ansigter af mange søvnløse Nætter. Herude

havde det været en Tid, som de stadig vil mindes med Taknemlighed og i Haab om en Gjentagelse, hvis det endnu en Gang skulde blive nødvendigt.

Hvis der imidlertid atter en Gang bliver Brug for saadanne Lejre, er der vist ingen Tvivl om, at de igen vil møde den samme Forstaaelse og Hjælp fra Landsmænd, der ikke selv er blevet saa haardt ramt af Krigen. Enhver forstaaer Værdien af det Arbejde, som „Indenlandsk Sømandsmission“ har gjort saavel under Krigen som før, og som den stadig agter at gøre.

Ved at glæde disse Kvinder og Børn glæder man ogsaa Mændene, der stadig sejler paa fremmede Have. Deres Tanker er altid her hjemme hos deres Familie. Ligeledes maa man heller ikke glemme, at de Mænd, der faldt derude under Udøvelsen af deres Pligt, i den sidste Stund sendte en Tanke til Danmark med en Bøn om Hjælp til Hustruerne og Børnene. Lad deres Bøn blive opfyldt, saa Flagene i givet Fald atter kan vaje paa Lejrenes Flagstænger. —wig.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Jacob Holm

En dansk Storkøbmand

MAN vægrer sig næsten ved at tro, at der er Krig, naar man sidder med den Bog, som Firmaet „Jacob Holm & Sønner“ har udgivet i Anledning af 150-Aarsdagen for Aabningen af Jacob Holms første Forretning her i København. Saa nydeligt er denne Bog udført, baade hvad Indbindingen og Trykningen, der er gjort paa meget fornemt Papir, angaar.

Desuden kan man sige, at Indholdet svarer til den fine Udførelse. Skriftets Forfatter, Dr. phil. Johs. Lehmann, har mestret sin Opgave godt. Gennem de 285 Sider lærer man Jacob Holm at kende, som var man i Familie med ham. Man følger ham, fra han i 1770 blev født i Landsbyen Skafterup i Fuirendal Sogn, til han endte sin straalende Karrière i 1845.

Det er lykkedes Forfatteren at tilvejebringe en Mængde Billeder og Breve, der levende illustrerer Jacob Holms Liv som en af Danmarks betydeligste Mænd. Flere af Billederne er trykt i samme Farver som de eksisterende Malerier.

Dr. phil. Johs. Lehmann giver en Skildring af Jacob Holm baade som Købmand, Skibsreder, Importør, Skibsværftsejer og Fabrikant. — Saaledes har Bogen i høj Grad Interesse for enhver, der interesserer sig for Søfarten, og netop paa Grund af Doktors omhyggelige og levende Fortællemaade bliver Kapitlerne om Holm som Købmand og Fabrikant ligesaa interessante for den søinteresserede som Afsnittene om ham som Reder og Skibsværftsejer.

Jacob Holms Livsbane synes helt utrolig. Man faar i Bogen at vide, at hans Far var Skolelærer og kun oppebar en ringe Løn, der i Hovedsagen bestod af Naturalier. Det var saaledes ikke store Forhold, den lille Jacob voksede op under. Dertil kommer, at hans Far allerede døde, da Drengen var fire Aar. Familiens faa Ejendele blev afsat paa Auktion, ved hvilken der kun indkom faa Penge.

Efter endt Skoletid kom Jacob i Urtekræmmerlære. Han viste her gode Evner, der tegnede godt for hans videre Karrière. Men da han fyldte 20 Aar, rejste han til København, hvor han senere grundede den Urtekræmmerforretning, der blev Begyndelsen til det Firma, der den 24. December 1944 fyldte 150 Aar.

Ved en ualmindelig Flid og en Smartness, der kendetegner Mænd af hans Kaliber, arbejdede han sig hurtigt op, og hans Firma blev kendt af alle Københavnerne og for den Sags Skyld ogsaa af mange Folk i Provinsen, hvortil han afsatte en Masse Varer.

Ret tidligt slog Holm sig paa Skibsrederi, men paa Grund af Napoleonskrigene maatte han opgive det igen, da han led store økonomiske Tab. Men han lod sig imidlertid ikke saa let slaa ud. Han anlagde nu forskellige Virksomheder saasom en Oliemølle, en Limfabrik, en Sejldugsfabrik, et Sæbesyderi og en Reberbane.

Da Krigen var Slut, slog han atter ind paa Skibsfarten. En Tid ejede hans Rederi saaledes 25 Skibe, der sejlede baade paa Island, Vestindien og Middelhavet. Ja, selv ikke Hvalfangst gik Jacob Holm af Vejen for. Dette gav forøvrigt en stor Fortjeneste paa den Tid.

Nogle vil imidlertid mene, at Holm har haft størst Betydning som Ejer af Skibsværftet. I alle Tilfælde blev Danmarks første Dampskib bygget paa dette

Værft i 1850. Skibets Navn var „Frederik VI“. Dette Skib blev beundret „for sin fortræffelige Indretning“, og navnlig blev det beundret, fordi det var dansk helt igennem.

Jacob Holm fik selvfølgelig stor Anerkendelse for sit Værk. Selv Kongen udtalte sin Beundring for det sjældne Arbejde. Imidlertid blev Konkurrencen stadig stærkere og stærkere indenfor Skibsbyggeriet, og da Jacob Holm døde, døde faktisk ogsaa hans Skibsværft.

Forinden han døde, optog han tre af sine Sønner i Firmaet. Disse førte Faderens Arbejde videre, men efterhaanden indskrænkede Firmaet dog sit Virkefelt noget, og i Dag er det kendt som et af Danmarks største Rebslagerfirmaer.

Naar man lægger Dr. Lehmanns Bog fra sig, gør man det med det Indtryk, at Jacob Holm ikke alene var stor som Handelsmand, men ogsaa som Menneske. Trods en Stædighed paa visse Punkter, saa var han afholdt baade af Familie og Medarbejdere. En meget væsentlig Grund til hans Popularitet blandt sine undergivne var den, at han som en af de første Arbejdsgivere herhjemme interesserede sig for Arbejderne ogsaa uden for Arbejdstiden. Han byggede saaledes for egen Regning de saakaldte „Holms Huse“, hvor Arbejderne for en lille Leje kunde indrette deres Hjem. Disse Huse var ikke ret store, men sammenlignet med Datidens Kaserner var disse smaa gule Rønner Herregaardsstuer. At Beboerne virkelig satte Pris paa disse Boliger, mener Doktor Lehmann, at man kan se ved de faa Fraflytninger, der skete fra Husene.

Jacob Holm fik en meget pompøs Begravelse. Skibstømrere, Haandværksmestre, Rebslagere, Sejldugsvævere og en Mængde Skibsførere fulgte ham til Kapellet i Christianskirken. Skibsførerne havde ladet væve et stort Splitflag af Silke, hvorpaa stod: „Hædersmanden Jacob Holm“.

Bogen omhandler ogsaa Firmaets Drift efter den gamle Holms Død, og Forfatteren fastslaar, at man stadig der har søgt at arbejde videre i Grundlæggerens Aand. I Særdeleshed har man gjort et stort Arbejde for at forbedre Arbejdernes Kaar.

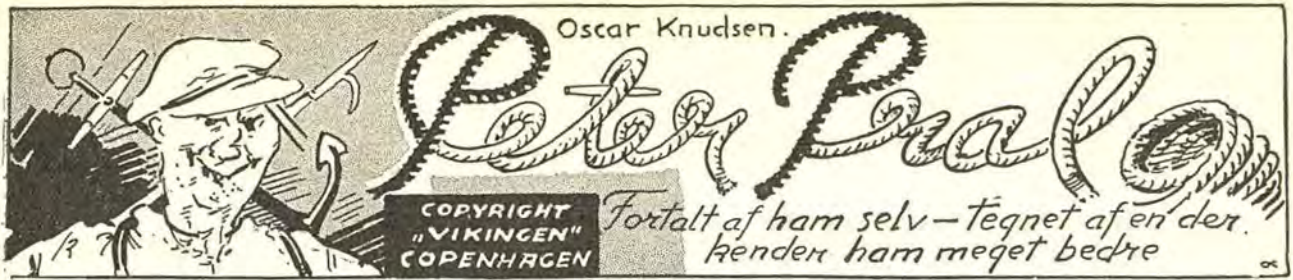
„Jacob Holm, en dansk Storkøbmand“ giver dog ikke alene en Skildring af Jacob Holms Liv og hans Firmas Vækst. Man aner, at Herr Lehmann tillige har stræbt efter at give et Indblik i Begivenhederne baade i Danmark og i Udlandet, hvilket ogsaa er lykkedes godt. Holms Ideer og Arbejde skal ses paa Baggrund af alle disse Begivenheder. Holm havde Sans for at gribe en Chance, naar den var der, men samtidig maa man sige, at han næsten hele Tiden var fulgt af et usædvanligt Held.

Man kan se, at Forfatteren har et stort personligt Kendskab til Forholdene paa den Tid, men hans Bog bærer ogsaa Præg af, at han er en Mand, der forstaar at finde de Oplysninger, han skal bruge. For som Cavling sagde: „Det vigtigste, en Skribent bør vide, er, hvor han kan faa noget at vide.“

Som for omialt, saa er Billedmaterialet meget heldigt valgt. De fleste af Billederne kendes kun af de færreste, hvilket gør dem endnu mere velvalgte. Der er lagt et stort Arbejde i at fremskaffe dette Materiale.

Denne store Arbejde sammen med en Voksen med Opgaven gør næsten, at man synes, det er Synd, at Bogen kun er tilgængelig for en begrænset Del af de, der kunde have Interesse i at læse den. Det er det eneste, man med Rette kan kritisere Bogens Udgivere. Men det er vel netop det, der gør en Bog som denne saa værdifuld.

—w i g.



1 Jeg søger frivilligt Mandskab - der, med livet som Indsats

Saa holdt Kaptajnen sin store Tale til Mandskabet. En Tale, som mange Gange er blevet holdt i forskellige Situationer af mange forskellige Skibskaptajner i mange forskellige Situationer. Undskyld den dobbelte Konfekt. En ærfuld Opfordring til raske Mænd. „Frivilligt Mandskab til en speciel Opgave“.



2 Vil bringe denne --- Kuffert - did ind -

Alle var tavse. — Ikke een Mand meldte sig. Uden at fornærme nogen fremmed Stat tør jeg nok paastaa, at paa et skandinavisk Skib vilde denne Tavshed have været utænkelig. Men her var Tavsheden altsaa en Kendsgerning. En beklagelig Kendsgerning. — men i min Favor trods alt.



3 Yes captain - her er Manden

For nu kunde jeg jo træde frem med Heltens Glorie om min Pande! (Samtidig en værdig Repræsentant for Nordskandinaviens.) En Slags Viking, der kunde vise disse „Yankeer“ og „Dagos“, hvorledes en af Vikingernes Efterkommere optræder i Farens Stund. Modig og rolig — som Is og Staal.



4 Mr Pral, - De er en modig Mand - Tak!

Ingen Årsag

Kaptajnen traadte bevæget frem og „shakede hands“ (en Maade hvorpaa Amerikanerne viser deres Agtelse for en modig Mand.) Der var en dyb Sandhed i mit Svar: „Ingen Årsag“. Men det vidste Skipperen jo ikke. Han troede jo paa „Dynamitten“ i Kufferten.



5 Captain - Sire - vil De give Ordre til at alle gaar i Baaden og forlader dette Skib

Rollerne var nu byttede om. Nu var det mig, der gav Ordre ombord paa det „dødsdømte“ Skib. Og alle lyttede alvorligt og opmærksomt. I Tavshed og med største Forsigtighed blev den ene af Baadene sænket og bemanded.



6 Idioter

Good Luck

Med forsigtige Aaretag gled man „fra Borde“ (gammelt Sømandssprog fra circa 1802.) Jeg alene stod tilbage paa Damprens Dæk som en Slags Napoleon paa St. Helena. (Helena: græsk Pige-navn.) Gid der dog havde været en Maler, altsaa en Kunstmaler, til Stede til at forevige mig.



7 Jeg proviantere

Saa gik jeg hurtigt Skibet igennem. Samlede hvad jeg skulde bruge derinde i Odemarken. Lidt Rog, Sprut, Proviant o. s. v. Dette syntes jeg at have Ret til. I Betragtning af, at jeg paatog mig den saakaldte „farefulde“ Opgave.



8 Der er han? Pas nu paa! En sand Helt!

Hi - hi

Ude fra Soen (undskyld, Floden mener jeg) lod beundrende Tillaab og hjertelig Hyldest, da jeg skred Dækket af med Kufferten i min Haand. Jeg firede den lille Jolle ned og satte fra — — gled imod Land



9 Farvel for evigt

Saa besteg jeg atter Alaskas jomfruelige Jord med mine generhvervede Rigdomme i Haanden. — Oh, sancta simplicitas ... hvor simpelt — —! Hilsen. P. P.

Kongelige Yachter OG

(Fortsat fra forrige Nr.)

Ved O. BENZON

Kongelige Yachtsmænd

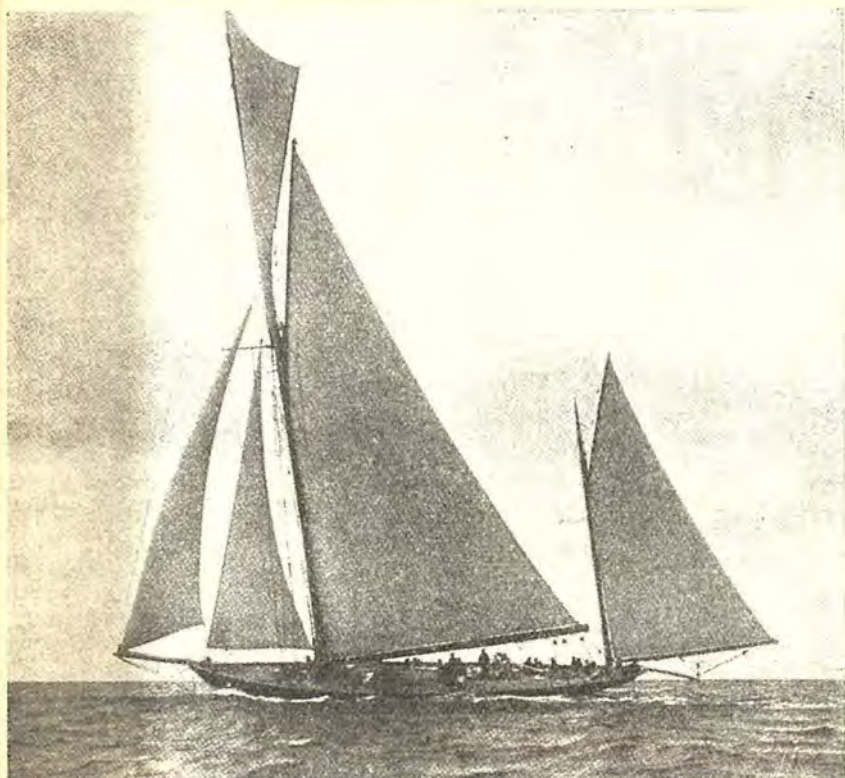
Lystsejlads og Kapsejlads, som den drives nutildags i Tyskland, blev i det store og hele skabt af Kejser Wilhelm II og hans Broder Prins Heinrich, der begge var stærkt interesseret i alt, hvad der angik Søen og Søfart i alle dens Afskygninger.

Der fortælles følgende lille Historie om Kejseren og hans Broders første Sejlur: I 1871 blev der i Ovelgonne ved Hamborg bygget en Yawl, der hed "Welle", der var den første Cruiser, der blev bygget i Tyskland. Paa en af dens første Ture besøgte den Føhr, hvor Kejserinde Frederich, da Kronprinsesse, opholdt sig med sine to Sønner, Prins Wilhelm, den senere Kejser, og Prins Heinrich. De to Drengene var meget interesserede i Yachten — Prins Wilhelm var da 13 Aar — og Kronprinsessen anmodede Ejerne af Yawlen om at tage de to Drengene med ud paa en Sejlur, og de to Prinser fik her deres første Sejlur, hvorover de var meget glade.

Paa dette Tidspunkt var der ikke nogen organiseret Kapsejlads i Tyskland, og heller ikke de første 10 Aar herefter, idet Sejladsen indskrænkede sig til Sejlads med Smaafartøjer paa Søerne ved Berlin og paa Alsteren ved Hamborg, og her startedes i 1869 Norddeutsche Regatta-Verein, og med den begynder Sporten at udvikle sig, og i 1882 foranstaltede Norddeutsche Regatta Verein



„Comet“ ex „Meteor“ ex „Thistle“, Kejser Wilhelms første store Kutter, som han købte i 1891. Konstrueret af G. Watson. Billedet viser den rigget om til Yawl.



sin første Kapsejlads paa Kieler-Fjorden. I 1887 dannedes i Kiel Marine-Regatta-Verein, der senere i 1891 blev Kaiserlichen Yacht-Club med Kejseren som Protektor. Kejserens Debut som Yachtsmand skete i 1891, da han købte Clyde-Kutteren „Thistle“, der i 1887 havde kæmpet om Amerika-Pokalen mod „Volunteer“, og samme Aar fik Prins Heinrich bygget 40-Rateren „Irene“ i Skotland efter Watsons Tegning. „Thistle“ fik Navnet „Meteor“. Kejseren brugte den flittigt til Kapsejlads og Lystsejlads til 1896, da han hos Watson bestilte Tegninger til en ny Kutter til at erstatte den gamle „Meteor“, der blev skænket til Marinen for at give Officererne Lejlighed til at sejle Kapsejlads og lære at behandle et stort Lystfartøj; den blev ved samme Lejlighed rigget om til Yawl og fik Navnet „Comet“.

„Orion“ ex „Meteor II“. Bygget 1895—96 til Kejser Wilhelm efter G. Watsons Tegning. Billedet viser den rigget om til Yawl.



„Meteor“ III^e, Kejser Wilhelms Skonnert. Bygget 1901—02 i Amerika, tegnet af A. Cary-Smith.

Den nye Kutter, Watson tegnede til Kejser Wilhelm, blev bygget i Skotland i Vinteren 1895—96 og søsat i Foraaret 1896, og den fik Navnet „Meteor II“. Den debuterede paa Kapsejladbanerne i England i Juni 1896 og viste sig at være en af Datidens hurtigste Kuttere overfor Modstandere som „Britannia“, „Satanita“ og „Navahoe“, og han deltog i alle Kapsejladser med den i Kiel og ved Cowes i Aarene indtil 1901, da han samme Aar i Amerika lod bygge Skonnerten „Meteor III“ efter Tegninger af A. Cary Smith. „Meteor II“ blev overladt til Flaadestationen i Kiel og fik Navnet „Orion“ og blev brugt til Uddannelse af Yachtmatroses, da det var hans Ønske at faa uddannet Folk tilstrækkeligt til at gøre sig fri af fremmede Yachtmatroses og Førere af tyske Lystfartøjer. „Orion“ blev ved samme Lejlighed rigget om til Yawl.

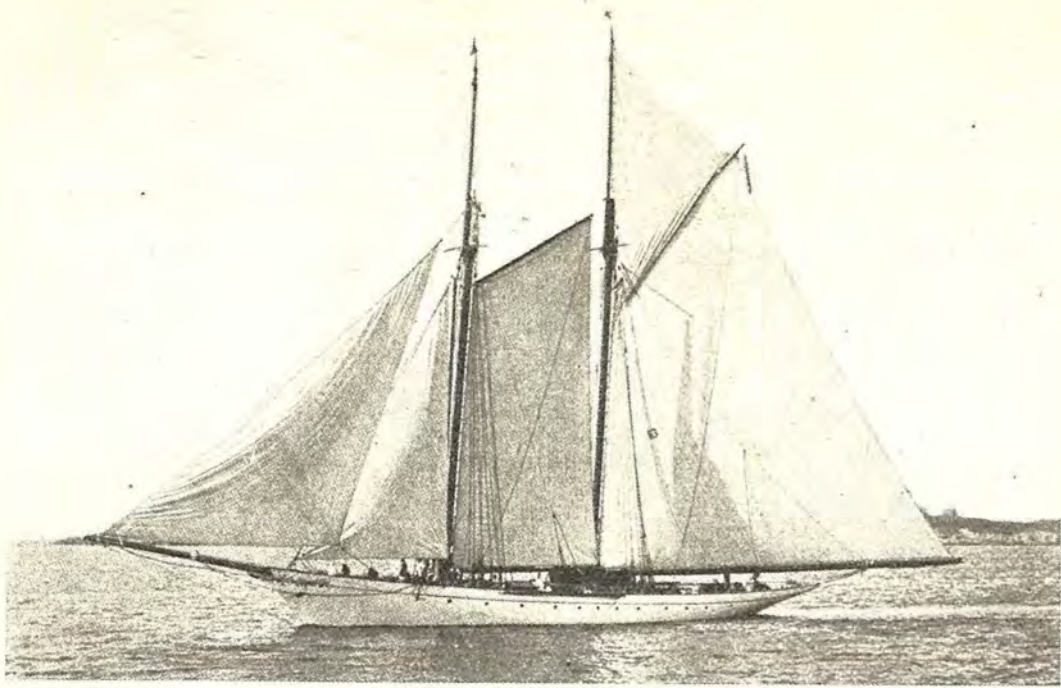
„Meteor III“ blev bygget paa Shooter's Island i New York og løb af Stabelen 22. Februar 1902. Kejseren sendte et særligt Gesandtskab over til Amerika med Prins Heinrich i Spidsen for at repræsentere ham ved Stabelafløbningen, og Kejserens Dampyacht „Hohenzollern“ ledsaget af Krigsskibe førte Gesandtskabet over for yderligere at kaste Glans over denne. Fartøjet blev døbt af Miss Alice Roosevelt, Datter af den daværende Præsident for De forenede Stater i Amerika, Theodor Roosevelt.

„Meteor“ var bygget af Staal og var 161 Fod lang over Stævnene, 120 Fod i Vandlinien og 27 Fod bred.

Det, der fik Kejseren til at faa den nye Skonnert bygget i Amerika efter A. Cary-Smiths Tegning, var, at han i 1897 havde set Skonnerten „Yampa“ i Kiel. Denne var tegnet af Cary-Smith, og havde interesseret Kejseren meget grundet paa dens gode Egenskaber som Søbaad og Cruiser, hvorfor han købte den og forærede Kejserinden den. Den blev omdøbt til „Iduna“ og blev brugt meget af Kejserinden til Lystsejlad og korte Udflugter, naar hun opholdt sig i Kiel, Travemünde eller Eckernförde.

Kejser Wilhelm gjorde alt for at interessere de førende tyske Kredse i Lyst- og Kapsejlad, og i Aarene op til forrige Krigs Begyndelse i 1914 havde Tyskland en Række udmærkede Skonnerter som „Germania“, „Suzanne“ og „Hamburg“ ex „Rainbow“, samt en Række 19 m, 15 m, 12 m, 10 m, 8 m og 6 m efter den gamle internationale Maaleregulering, der deltog i Kapsejladserne i Kiel, Cowes, Oslo, Göteborg, Sandhamn og København.

Kejseren gav Præmier til Kapsejladser baade hjemme under Kieler-Ugen og til udenlandske Klubber, og han havde siden 1897 hvert Aar givet en Præmie for en Distance-Kapsejlad fra Dover til Helgoland, hvori Yachter fra alle Nationer kunde deltage, og denne



„Iduna“ ex „Yampa“. Den tyske Kejserindes Skonnert.

Sejlads var som Regel Optakten til Kieler-Ugen, der under Kejserens Protektion blev en af de mest omtalte og største Sejlsportsbegivenheder i Aarene før 1914, der var ved at tage Luven fra selve den hæderkronede Cowes Uge, alene fordi han selv deltog i Sejladserne

og fik samlet en virkelig første Klasses Deltagelse fra alle de tilgrænsende sejlsportsinteresserede Lande.

I 1905 skænkede han en Pokal for en Kapsejlad fra New York til Lizzard, og denne blev vundet af den amerikanske Skonnert „Atlantic“.

Fortsættes i næste Nummer.

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

Ford

Nu

som altid

KVALITET

INGENIØRFIRMAET

M. P. PEDERSEN

LILLE STRANDSTRÆDE 14 · KØBENHAVN K.

*Telefon- og Telegrafstationer
til Handelsskibe*

*Duplex-Telefonstationer
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.*

Indhent Tilbud



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

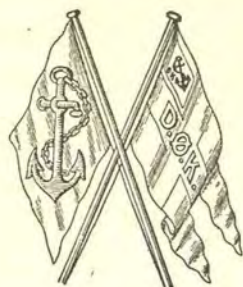
KØBENHAVN K.

Aalborg Værft A/S

AALBORG - DANMARK

Maskin- og Kedelbyggeri - Nybygninger - Reparationer

Telefon 4101 - Rigstelefon 9 - Telegram-Adresse: Yard



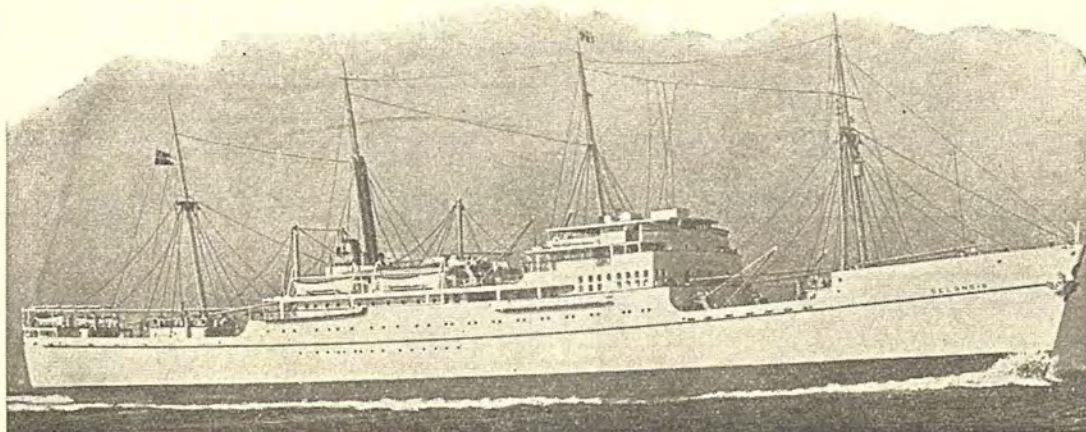
AKTIESELSKABET

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

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Januar 1945



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 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 Bugseriselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rhederi M. Johsen, 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 Telegraf-selskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Srenningsen
 A/S Em. Z. Svitsera Bjergrings-Entreprise
 Svitsera Bugserafdeling
 D/S Torm
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

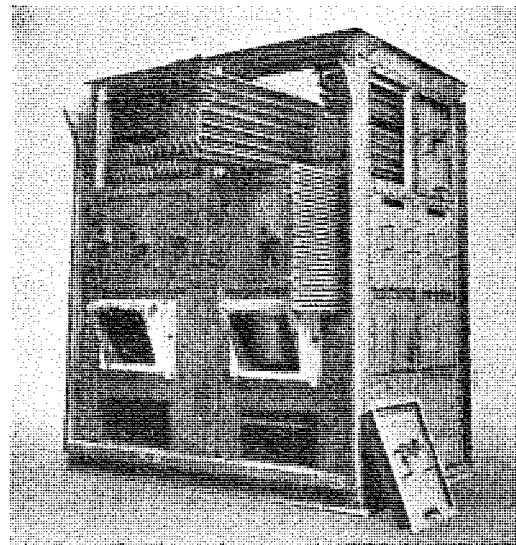
La Mont-Kedler i Handelsskibe

Indførelsen af La Mont-Kedler i Handelsskibe skete paa samme Maade som paa Landjorden. Først blev der indbygget la Mont Tilsats til forhaanden værende Kedler. De gode Erfaringer, man derved opnaede, opmuntrede snart Rederierne til at anvende la Mont-Kedler til Nybygninger og ved Ombygninger. La Mont-Kedler besidder forskellige Anvendelsesmuligheder og stor Tilpasningsevne, som det følgende vil vise.

Den første fuldstændige la Mont-Kedel blev indbygget 1934 i Damperen „Juno“ som Afløser af en Ildrørskedel. Denne Kedel er forsynet med Planrist for Haandfyring og blev før Indbygningen i Skibet prøvet meget nøje paa Land. Beholderen maatte paa Grund af Pladsforholdene anbringes staaende ved Siden af Kedlen. Dette Arrangement har vist sig at være overordentlig vellykket. Man har saaledes afholdt Forsøg, ved hvilke Kedlen er blevet fødet med rent Nordsøvand med en samlet Saltholdighed paa 3,64 ‰. Derefter blev Kedlen fortsat holdt i Drift til Saltholdigheden

var 15 ‰ NaCl, uden at den skummede eller kogte over. Saltholdigheden i Dampledningen var derunder mellem 2,8 og 29 mg/l NaCl.

Omtrent paa samme Tid blev der i Damperen „Nicea“ indbygget to la Mont-Kedler med Kulstøvfyring i Stedet for Ildrørskedler med Haandfyring. Derfor maatte der i Kedelrummet ogsaa anbringes et Knuseapparat. Trods det store Ildrum, som er nødvendigt ved Kulstøvfyring, er det lykkedes at faa en 50 ‰ større Dampudvikling end tidligere



La Mont-Skibskedel med Ristefyring.
2,5 t/h, 12,5 ato, 270°.

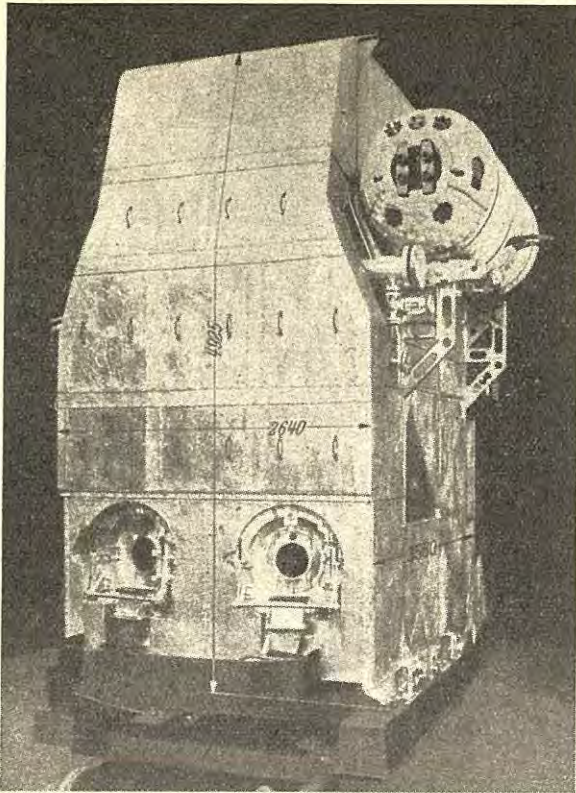


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



La Mont-Skibskedel med Oliefyring. 19 t/h, 55 ato, 450°.

paa den samme Plads. Beholderne blev atter her anbragt staaende, og der blev kun anvendt en Bevægelsepumpe, da det ved de i Drift værende la Mont Anlæg havde vist sig, at Pumperne havde været driftssikre. Ved alle senere Skibsanlæg med flere Kedler blev der da ogsaa kun opstillet en Pumpe for hver Kedel. Efter Principperne for moderne Kedelbygning blev til Afhærdning af Spædevandet anbragt et Rensningsanlæg med Trinatriumfosfat. Et lignende Anlæg, men af Hensyn til det mindre Rumfang bygget som Røranlæg, blev senere anbragt i Damperen „Juno“.

La Mont-Kedlem har den store Fordel, at den altid kan tilpasses de for Haanden værende Rumforhold om Bord, saa en Kedel passende for en hvilken som helst Skibstype kan konstrueres. Fordelen ligger deri, at Konstruktøren paa Grund af det tvungne Omløb har frie Hænder. Flere Kedler er før Afleveringen blevet underkastet meget indgaaende Prøver, som har givet Bevis for, at de hurtigt kan fyres op, har stor Elasticitet ved Manøvrer og er upaavirket af Saltholdigheden. Særlig bemærkelsesværdig er disse Kedlers lave Enhedsvægt paa kun 1,06 kg pr. kg fremstillet Damp. Det opnaas hovedsagelig ved det lille Ildrøm og paa Grund af den ellers paa Handelsskibe ikke opnaaelige Belastning af 2.000.000 VE/m³h ved største Belastning.

Den i de sidste Aar indtraadte Nødvendighed mere og mere at maatte gaa over til Kulfyring har ogsaa haft Indflydelse paa Byggemaaderne af la Mont-Kedler. Saaledes er flere Om- og Nybygninger udført med mekanisk Kulfyring. Flere Skibe er udstyret med Kulstøvfyring, hvilket medfører Opstilling af en Knusemølle. En anden Maade er at anvende en mekanisk Rist, f. Eks. en Steinmuller L-Rist, hvormed der er gjort saa gode Erfaringer, at man kan gaa ud fra, at der her er fundet en god Løsning paa Fyringspørgsmaalet

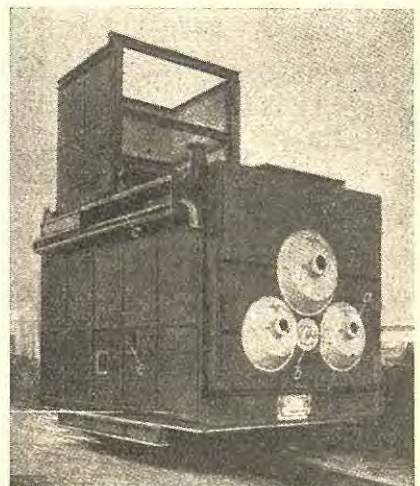
om Bord. Andre mekaniske Riste kan selvfølgelig ogsaa bruges, saaledes den danske „Dano“-Stoker, som allerede længe har vist sig godt egnet til Landkedler og derfor ogsaa kan forventes at være driftssikker i Skibe. Ved Dano-Stoker sker Kultilførslen automatisk, medens Fyret maa renses med Haanden. Det er imidlertid muligt at rense Fyret mekanisk, saa Stokeren dermed bliver helt mekanisk.

Den vigtigste Fordring, der stilles til Kedler ombord i Skibe, er foruden Driftssikkerhed, at de er lette og kun tager mindst mulig Plads op. Pladsbehovet er for la Mont-Kedler mindre end for andre Typer, hovedsagelig fordi der er konstruktiv Frihed til at lægge Rørene paa mange forskellige Maader, hvorfor den kan tilpasses i Rum af mange forskellige Former. Ved mange Ombygninger bliver Beholderen af Pladshensyn skilt fra Kedlen og anbragt staaende ved Siden af den. Den staaende Beholder har desuden paa Skibe den Fordel, at Vandindholdet paa Grund af den ringe Overflade kun har lille Indflydelse paa Skibets Rulninger. Opstilling af Beholderen ved Siden af Kedlen fordrer selvfølgelig særlige Forbindelsesledninger, saa man ved højere Ydelser og Tryk maa foretrække liggende Beholdere, i hvilke Fordamperrørene kan indvales direkte, men ogsaa i disse Tilfælde bliver Beholderne fri for Paavirkninger af Røggassen.

Det tvungne Omløb muliggør at anvende tyndvæggede Rør med en lille Diameter. Ved at forsætte dem for hinanden opnaas den højst mulige Varmeoverførsel. Fyrrummet bliver i saa høj Grad som muligt klædt med Rør liggende tæt op ad hinanden, saa Murværk kan spares i udstrakt Grad. Derved opnaas store Vægtbesparelser.

Anvendelsen af smaa Rør medfører en overordentlig Driftssikkerhed. Kedelekspllosioner er fuldstændig udelukket, da der kun kan strømme smaa Vandmængder ud af Rørene, og der desuden sidder en snæver Dyse i Tilførselsenden. Dyserne bevirker det for la Mont-Kedlerne karakteristiske tvungne Omløb.

Den for det tvungne Omløb nødvendige Bevægelsepumpe bliver ofte anset for Grunden til Driftsforstyrrelser, men det er ubegrundet. Pumpen har kun et Trin, og Løbehjulet er flyvende, saa der kun findes en Stopbøsning. Som allerede nævnt bliver der ved Anlæg med flere Kedler kun anbragt en Pumpe for hver Kedel. Det maa anbefales, at denne kan spærres fra, saa man, hvis Stopbøsningen bliver utæt, kan efterspænde eller ompakke den uden at skulle tage Trykket af Kedlen. Findes kun een Kedel, anbringes sædvanligvis en Reser-



La Mont-Skibskedel med Fulstøvfyring. 10 t/h, 17 ato, 350°.

vepumpe. Pumperne drives for det meste elektrisk. De fordrer ingen som helst Regulering, da de løber med samme Omdrejningstal ved alle Belastninger.

Det tvungne Omløb bliver ogsaa udnyttet til tvunget Gennemløb i Fødevandsforvarmeren. — Mellem Fødeledningen, og Bevægepumpens Trykledning anbringes en Forbindelse med Kontra-ventil. Naar Fødepumpens Tryk falder, bliver det cirkulerende Vand automatisk trykket gennem Forvarmeren, saa en kontinuerlig Vandstrøm sikres. Faren for Korrosion er derved i høj Grad fjernet. Forvarmeren kan derfor ligesom de andre Hedeflader udføres af smaa Rør.

Da la Mont-Kedlerne kun har et lille Vandindhold, anbefales det at forsyne dem med automatisk Fødevandsregulering, som i de fleste Tilfælde kan bestaa af en Hannemann-Regulator. En saadan Regulering har i de fleste Tilfælde været tilfredsstillende. Det ringe Vandindhold i

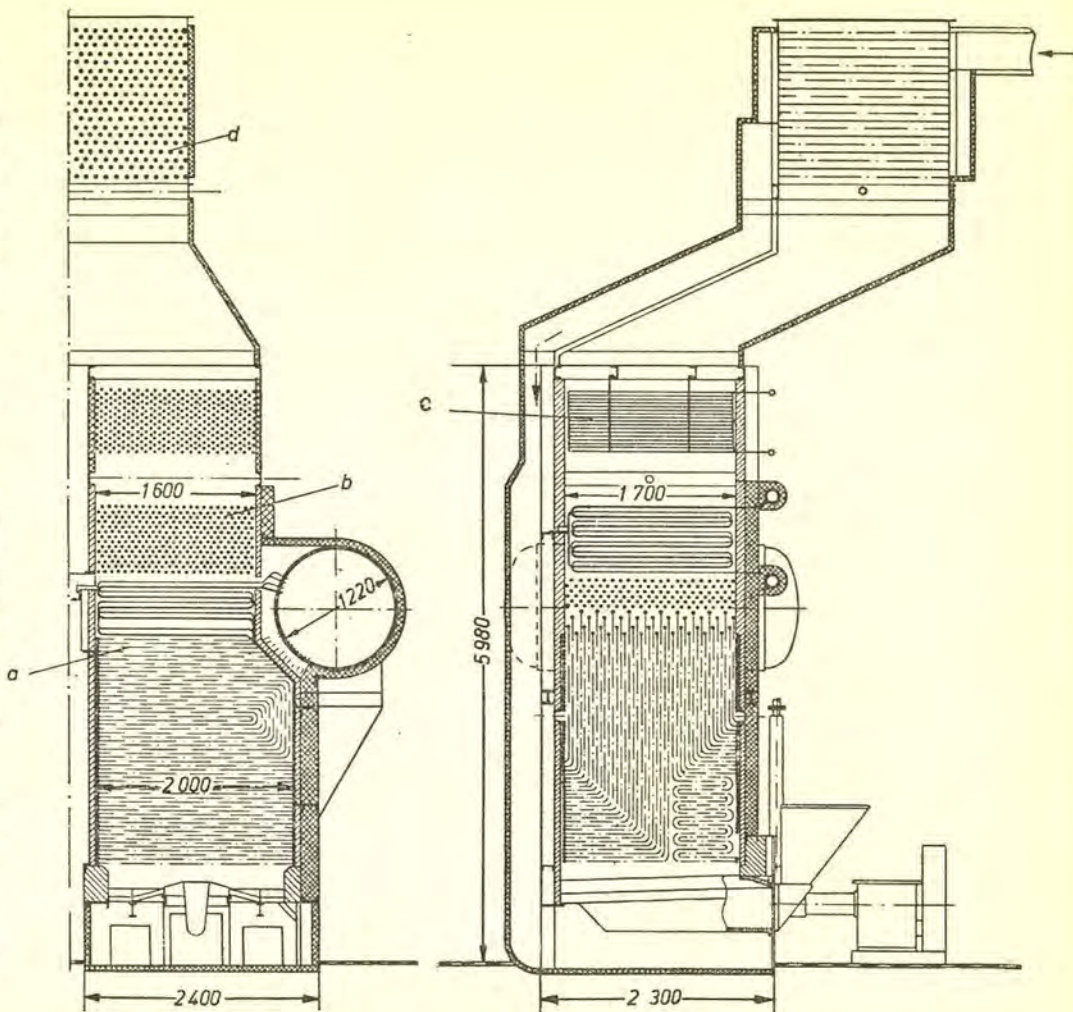
la Mont-Kedlen giver den en overordentlig Elasticitet, som i Forbindelse med Oliefyring giver en god Regulering af Dampdannelsen. Ogsaa ved Ristefyring med Underblæst giver Kedlen en tilstrækkelig Tilpasningsmulighed til Maskinens øjeblikkelige Dampforbrug.

Det er vigtigt, at Månevrene ogsaa meldes i Kedelrummet.

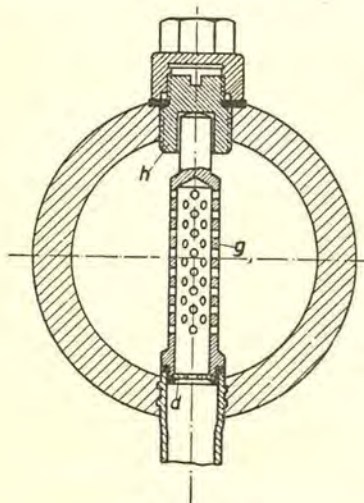
Næsten alle la Mont-Kedelanlæg anvender kemiske Rensning af Spødevandet. Ved mindre Anlæg medføres der som Regel Ferskvand, men ved større Anlæg haves ofte Spødevandsapparater, og da er det ikke nødvendigt at have Afhærdningsanlæg, da Vandet fra Fordamperen kun har en ganske ringe Haardhed, hvorfor det er nok at tilsætte

Spødevandet Kemikalier. Afhærdning med Trinatriumfosfat, som foruden at gøre Fødevandet alkalisk samtidig giver det et Overskud af Fosfat, som bevirker, at man undgaar Kedelsten, selv om ogsaa der bliver en lille Haardhed til Rest. Desuden er Tæring paa Grund af Ilt ikke saa sandsynlige, skønt Fødevandet som Regel ikke bliver afluftet, saa der maa regnes med Ilt i Vandet. Ved nogle Anlæg bruges kemisk Af-

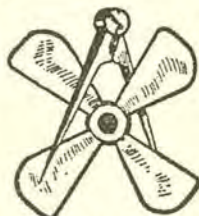
(Sluttet Side 33)



La Mont-Skibskedel med Danostoker, bygget af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri. 4,5 t/h, 17 ato, 400°. a = Fordamper. b = Overheder. c = Ekonomiser. d = Rør-Luftforvarmer.



La Mont-Dyse.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinistekseminerne - 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)

Amerikas mærkelige Flod —

Colorado

DET er omtrent 400 Aar siden, den første hvide Mand saa ud over Coloradofloden, hvem det var vil aldrig nogen Sinde blive opklaret.

Den forunderlige Flod kunde maaske have været forblevet ukendt for de hvide endnu i Aarhundreder, hvis ikke Conquistadorernes umættelige Guldhunger havde ansporet dem til at søge endnu større Rigdomme end dem, de havde været i Stand til at fravriste den ulykkelige Montezuma.

Siden Hernando de Alarcon opdagede Colorado i 1540 og tappert kæmpede sig et godt Stykke op ad Strømmen mod dens mudrede og hvirvlende Løb, er der gjort meget lidt for at kontrollere dens Løb eller forvandle dens uhyre Kræfter til Energi, der kunde tjene alminnyttige Formaal.

Ved Samarbejde mellem syv Stater, direkte paavirket af U. S. A.s Regering er nu den kæmpemæssige Hoover-Dæmning blevet bygget. 400 Aar efter Opdagelsen er den ustyrlige Colorado kommet under Kontrol og tjener nu til Overrisling af store Arealer og til Fremstilling af mange Tusinde Hestekræfter i elektrisk Energi, som over et vidstrakt Omraade kan udføre meget Arbejde.

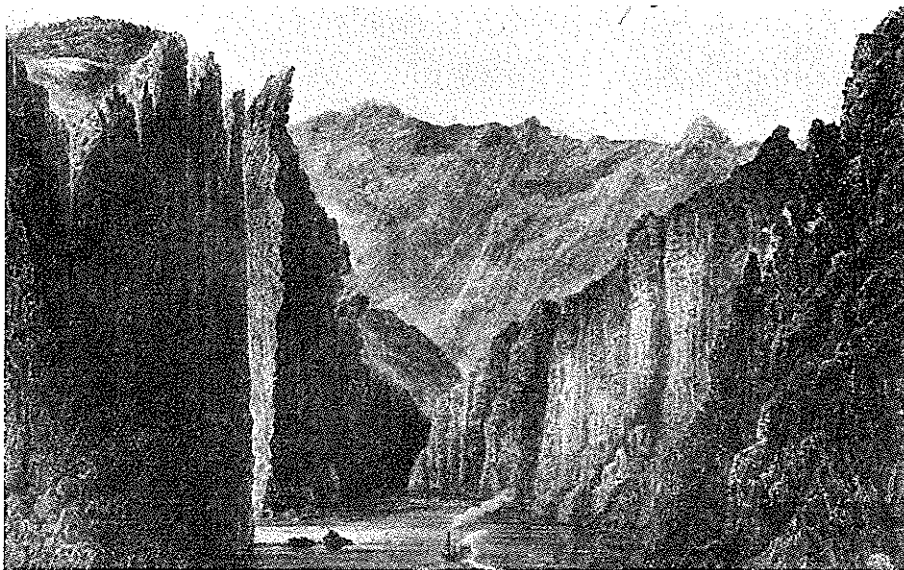
Den egentlige Betydning af denne Forandring forstaas bedre, naar man betragter dens nuværende Løb og ser paa, hvorledes det har faaet sit Udseende af i Dag.

Fra Kilderne til Udløbet har Colorado en total Længde paa 2750 km, og den afvander et Areal paa 625.000 km². Den havde engang i Tidernes Morgen et andet Løb, men Hævninger og Sænkninger i Jordbunden forarsagede, at den maatte søge sig nye Baner, som den har dem den Dag i Dag.

Disse Forandringer i Jordsmønnet har strakt sig over et Tidsrum paa fem geologiske Perioder, og Colorado har alt imedens utrættelig skaaret sig ned gennem Sand og Sten, som har lagt sig i Vejen for den. Paa denne Maade er de store Canyons blevet dannet. Grand Canyon er et stumt Bevis paa den ufattelige Tid, der er gaaet, siden Floden begyndte sit utrættelige og uimodstaaelige Arbejde.

Udstrækningen af denne total Erosion er utrolig stor. Man mener, at ingen Del af det berørte Omraade er blevet slidt mindre end 300 m ned, og i et større Areal beløber det sig endda til i Gennemsnit mere end 2000 m. Erosionen er sket i forskellige Slags Kalksten, Sandsten, Kvarts og Granit — for ikke at tale om en Strækning paa 80 km, hvor Floden har skaaret sit Løb ned gennem Lava, som er løbet ned i Kløften fra forhistoriske aktive Vulkaner til en Højde af mellem 60 og 100 m.

Smeltende Sne og Regnvand har forvandlet Klippernes Overflade til Sand, og Bjergstrømmene har ført Sandet til den nærmeste Bjergbæk. Disse Bække har



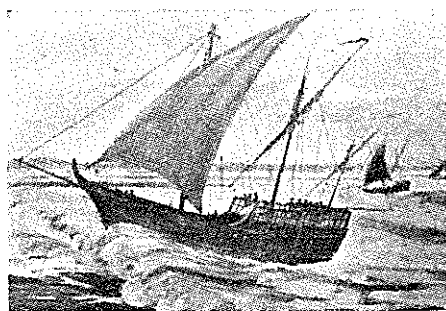
Ives lille Dampner „Explorer“ paa Vej gennem Mohave Canyon.

ført Sandet til Floder, som har ført det videre til Colorado. For hvert Trin er Sandets nedbrydende Kraft blevet forøget. Colorado har kort sagt brugt Sandet til at skære sig Vej gennem Stenene, de dybe Canyons, hvorefter det har fundet Hvile i det udstrakte Delta ved Flodens Udløb i Californiabugten. Denne Mængde Mudder er aarlig tilstrækkelig til at dække et Areal paa 63.000 km² med et Lag paa 1 m, og denne Af-sætning er foregaaet i utallige Aar. Med andre Ord bevæges det indre Højland, gennem hvilket Colorado baner sig Vej, uophørligt fra det Indre og ud i Stillehavet. Man staar maalløs overfor Colorados utrættelige Arbejde.

Cortez fyldte Spaniens Pengeskabe med Rigdomme berøvet Aztekerne, men hans Paagaanighed og Sukces skaffede ham Fjender baade i Spanien og i Amerika. Han vidste, at han for at beholde Kongens Gunst maatte skaffe øgede Rigdomme til Kongen og sig selv. Men hvorledes, var Problemet. Da Udsigterne syntes mørkest, kom Alva Nunez Cabeza de Vaca tilbage fra sine Strejftog mellem Mississippi og Rio Grandes Kilder. Han gentog en venligsindet Indianers Fortælling om rige Byer, han havde besøgt som Dreng, og som laa noget Vest for Rio Grande. Han havde set Guldsmede forfærdige Smykker af kostelige Metaller i store Mængder. Det var i 1536, og Cortez var straks Fyr og Flamme. Han ønskede at være den første til at naa og plyndre de saakaldte Cibolas syv Byer.

Ved at pantsætte sin Kones Juveler lykkedes det

Cortez at udruste tre Karaveller under Kommando af Francisco de Ulloa. De blev sendt fra Acapulco mod Nord til et Sted, hvorfra det vilde være let for Spanierne at naa de berømte rige Byer fra Kysten. Intet mærkeligt hændte, før Ulloa fandt sine Fartøjer midt i grundet Vand med aftagende Dybde, med stærk Strøm og med Kyster lukkende om dem i Stedet for aaben Sø, som de havde ventet. Ukendt som han var med Kysten havde Ulloa naaet



Hvorledes Alarcon's Karaveller kæmpede med Tidevandet i Colorados Munding 1540.

det Indre af Californiabugten. Faren var imidlertid alvorlig, naar Tidevandet kom ind som en høj, brølende Bølge, der kastedes mod Skibene. Dette overraskende Fænomen skyldes, at der er en Forskel paa 11 m mellem Høj- og Lavvande, og det snævre Løb, som Vandet maa følge ved Tidevandets Skiften.

Ulloa skrey i en tragisk Rapport til Cortez: Vi befandt os stadig paa grundet Vand, og Søen var tyk, sort og meget mudret ... Vi laa hele Natten paa fem Favne Vand og saa Søen løbe mod Land med en Kraft, der var forbavsende. Med lige saa stor Kraft kom den tilbage med Ebben, hvorunder vi havde elleve Favne Vand, og Flod og Ebbe skiftede hver femte—sjette Time.“ Hvor Vandet kom fra, der under Ebben løb mod Havet, var Genstand for en forundret Spekulation, men ingen, hverken Ulloa eller hans Kammerater, opdagede, at de var ved en Flodmunding.

Ulloa var ingen Kryster, men en erfaren Sømand, der erkendte det farlige i sin Stilling. I Stedet for at vente paa, at hans Kraveller skulde blive slaaet i Stykker, sejlede han mod Syd til mere aabent Vand. Derfra sendte han et af sine Fartøjer tilbage til Acapulco med Beretningen om sit Uheld. Derefter rundede han med sine øvrige Skibe Sydspidsen af Baja California og fortsatte sin Rejse, hvorfra ingen vendte tilbage.

Ligesom Ulloa havde Partiet, der søgte frem til de attraaede Skatte over Land, Fiasko, hvilket imidlertid ikke kølnede Spanierne Iver. Cortez Efterfølger som Vicekong, Mendoza, udrustede 1540 to Ekspeditioner for at opdage og erobre. Han vilde paa den Maade sikre sig et Resultat.

Søstyrken, som bestod af tre Skibe, kommanderet

af Hernando de Alarcon, sejlede fra Acapulco og naaede Bunden af Californiabugten i Slutningen af August. Coronado med Landstyrken ankom til Cibola i Juli, men i Stedet for Rigdomme fandt han en Samling Lerhytter, som man ser dem der den Dag i Dag. To Aar senere som Coronado tilbage til Mexiko tomhændet og uden at have opnaaet Kontakt med Alarcon. Den sidstnævnte opdagede Coloradofloden og banede derigennem Vejen for senere

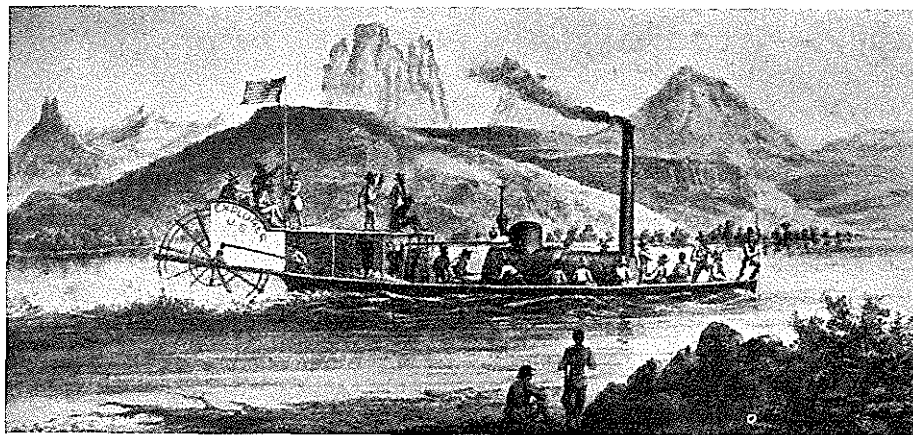
Eventyrere. — Alarcon mødte de samme vanskelige Forhold, som havde stoppet Ulloa, og havde han fulgt sine Lodsers Raad, var han vendt om igen hellere end risikere Ødelæggelsen af sine Skibe. Da Mendoza imidlertid havde befalet at udforske Bugtens Hemmeligheder, fortsatte Alarcon trods Risikoen. Medens Grundvandet kastede Alarcons Skibe omkring som Legetøj, naaede de, da Tidevandet var med, uskadte ind i Kanalen. Alarcon rapporterede: „Det behagede Gud, at vi derefter kom helt ind i Bunden af Bugten, hvor vi fandt en mægtig Flod med saa stor og kraftig Strøm, at vi næppe kunde sejle imod den.“

Da han havde sine Fartøjer, hvor han kunde fortøje dem beskyttede mod den direkte Paavirkning af Grundvandet, udrustede og armerede Alarcon to Baade til Fremstød længere op ad Floden. Strømmen viste sig snart at være for stærk til, at man kunde ro mod den, hvorfor det meste Mandskab blev sat i Land for at trække dem. Det var et haardt Arbejde for Mænd, der var uvant med den Slags. Imidlertid samlede nysgerrige og tilsyneladende fredelige Indianere sig paa Bredden, og Alarcon var klog nok til at vise dem venlige Gestus i Stedet for at skyde paa dem. Da han desuden ved Pantomimer lod dem forstaa, at Spanierne repræsenterede deres Gud, Solen, tog Indianerne i flere Dage skiftevis Trækselerne paa. Alarcon foretog to Ekspeditioner op ad Floden, men da han ikke mødte nogen af Coronados Officerer, vendte han om til sine Skibe, der imidlertid var blevet slemt medtaget af Pæleorm, og skyndte sig Syd paa til en passende Reparationshavn.

I de guldsøgende Conquistadores Fodspor kom de kærlige Padres, hvis første Opgave var at frelse Sjæle.

Det var Fader Garces, som først gjorde stadig Brug af Benævnelsen Colorado i sin Beskrivelse af Floden.

Derefter er det kun spredte og tilfældige Beretninger, vi hører om Colorado. Den stadige Lokken af Guld i Californien gjorde det ønskeligt at have en Militærpost nær Sammenløbet : f Gila og Colorado, hvilket f U. S. A.s Regering til i 1850 at forsøge den første Udforskning af Floden. Løjtnant George H. Derby fik Ordre til at gaa op ad Colorado



Damperen „Explorer“, Løjtnant Ives, paa Colorado i 1857. I Baggrunden Chimney Peak.



Ingeniører for U. S. A.s geologiske Undersøgelser arbejder i Marble George.

saa langt som til Gila med et Sejlskib paa 120 ts. Det førte til Handelsrejser langs det nedre Løb, paa dette Omraade var George A. Johnson en Pioner. Han byggede en Flotille af Pramme, som blev trukket af en eller flere Agterhjulsdampere.

Derved inspireredes Regeringen utvivlsomt til Ekspeditionen i 1857, kommanderet af Løjtnant i Hæren Joseph C. Ives.

Hans Skib, „Explorer“, blev leveret i adskilt Stand

i det inderste af Californiabugten. Her blev der i Flodens mudrede Delta gravet et Hul i den bløde Jord, og Samlingen af Agterhjulsdamperen begyndte.

Efter omtrent en Maanedes Forløb var Fartøjet saa vidt færdigt, at der kunde fyres op paa Kedlen og Maskinen røres. Fem Dage senere var der gravet en Rende ud til Vandet, og ved Højvande skete Søsætningen let og smertefrit.

Efter sin Arbejdsplan sejlede Ives op ad Floden

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udrækning efteres Kuponsudbytte indsendes paa Konto.

Indtægtsforvaltning

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

Vejledning udleveres fra Kontoret

Niels Hemmingsensgade 24

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

saa langt som til Indløbet af Black Canyon. Der blokerede et sunket Klippestykke for videre Sejlads, og han undgik med Nød og næppe at faa Skibet saa stærkt havareret, at det ikke kunde repareres.

Hermed endte den yderligere Udforskning pr. Damp. Da den var nødtørftigt repareret begyndte Tilbagereisen. „Explorer“ blev efterladt ved Yuma. Det er interessant at lægge Mærke til, at da man efter 80 Aars Forløb opdagede Skroget i Sandet, laa det ikke saa faa Kilometer fra Flodens nuværende Løb, som altsaa har skiftet saa meget siden da.

Det meste af vort Kendskab til Coloradofloden skyldes de Opdagelsesrejsende, der vovede sig op ad den mellem 1869 og 1924, af hvilke her kun skal nævnes la Rue, som foretog utallige og omfattende Rejser mellem 1914 og 1924.

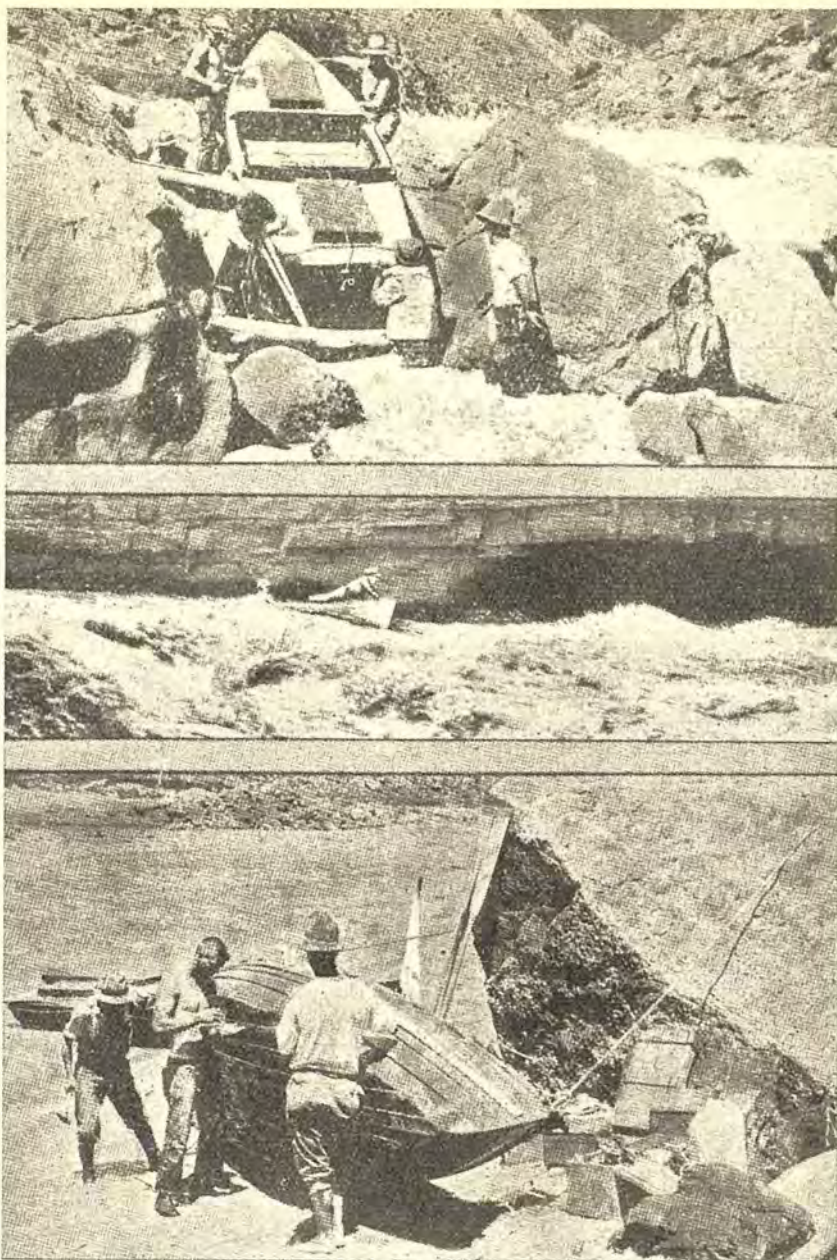
Mange har lidt Døden i deres Forsøg paa at udforske Colorados sidste Mysterier. Disse Ofre har været mere eller mindre unødvendige, lige til de afgørende Skridt kunde tages til at tæmme Floden, som i Aartusinder har løbet frit og ubundet. Nu er det sket. Kæmpen har maattet bøje sig og er lagt i Lænker af den lille Myre, Mennesket.

Husk!

Sejl og Motor

er udkommet

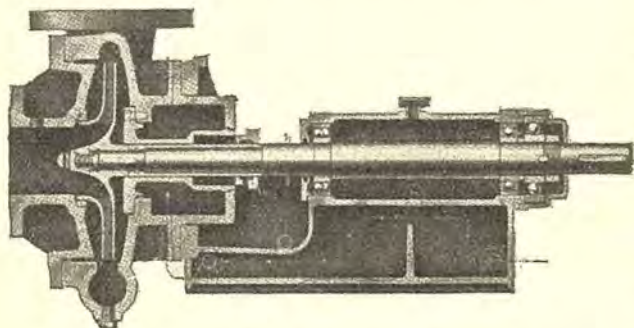
Tidsskrift for
Dansk Sejl- og Motorbaadssport



Fra Undersøgelserne i vor Tid. Øverst: Ved Soap Creek Strømfaldet maa Baadene trækkes over Land. I Midten: Paa Vej ned ad Strømfaldet neden for Havasu Creek. Nederst: En af Baadene maa repareres paa Stedet.

La Mont-Kedler i Handelsskibe.

(Fortsat fra Side 29)



Længdesnit gennem en Bevægepumpe i Normaludførelse.

luftning ved Tilsætning af Natriumsulfid. Ved nye Anlæg anbefales det at indrette termisk Afluftning med Spildedampen fra Hjælpemaskinerne eller med Udtagningsdamp, da man derved ogsaa opnaar en bedre termisk Virkningsgrad af det samlede Anlæg. Man maa ogsaa ved Stempelmaskiner passe at rense Kondensatet for Olie. Ved de første Anlæg blev kun anvendt Tøjfilter. La Mont-Kedlerne arbejdede ikke desto mindre godt. Senere har man indbygget Filtre med aktiv Kul, men de egner sig kun til Finfiltrering.

La Mont-Kedler kan tilpasses alle forekommende Forhold og har vist sig velegnede under de mest forskellige Driftsbetingelser. Dette Vidnesbyrd kan afgives paa Grundlag af delvis mangeaarige Driftserfaringer. La Mont-Kedlen vinder da ogsaa mere og mere Opmærksomhed i Rederikredse.

Store eller smaa Atlanterhavsskibe?

Trafikken over Atlanterhavet vil, naar Krigen er endt, naturligvis blive genoptaget. Mange af de store Passagerskibe, hvis Navne vi nu næsten har glemt, er forlængst borte. Andre, maa man antage, er benyttet til Troppetransporter eller andre Formaal, der for Fremtiden vil gøre dem uegnede til deres oprindelige Bestemmelse.

Flere Steder forbereder man sig til den Trafik, som skal genoptages. Som nedenstaaende vil vise, tramper man ikke ad de allerede nedtraadte Stier, men søger, saa godt det paa nærværende Tidspunkt lader sig gøre, at skønne over, hvorledes Forholdene vil arte sig til den Tid, og hvilken Skibstype der maa anses at være den bedst egnede, alt taget i Betragtning.

Den Type, som Svenska Amerika Linien vil gaa ind for, er et kombineret Last- og Passagermotorskib paa omkring 11.000 BRT. med en Fart paa 19 Knob paa fuld Last. Det er Hensigten at sætte Skibet ind i fast Fart mellem Göteborg og New York. Det skal have Plads til 350 Passagerer og en Lasteevne paa 2500 ts.

Det bliver et yderst moderne Amerikaskib. Man har holdt Strømlinieformer uden dog at overdrive. I Størrelse kommer Skibet nærmest at svare til Dampereen Drottningholm.

Man ønsker ikke nogen anden Fart end de 19 kn, da den passer med Afgang fra Göteborg Lørdag Eftermiddag og Ankomst til New York den anden Mandag derefter. At øge Farten, saa Skibet kunde komme en eller to Dage tidligere, menes ikke at have nogen Betydning. Det vilde nemlig i meget væsentlig Grad fordyre Rejsen for Passagererne paa Grund af den stærkt forøgede Hestekraft.

Man regner med, at Nybygningen kan være færdig om to eller tre Aar, og tror, at denne Skibstype bliver den mest formaalstjenlige i Atlanterhavsfarten. Skibet skal alternerende med „Drottningholm“ gaa i Fart mellem Göteborg og New York, medens „Gripsholm“ skal sættes ind i Sæsontrafikken.

Man begyndte paa Tegningerne allerede i 1941 og er gaaet meget grundigt til Værks. Der er afholdt en lang Række Modelforsøg, saaledes med ikke mindre end otte forskellige Skorstensstyper og et stort Antal Rigningsforslag.

Skibets Længde bliver omtrent den samme som „Drottningholm“, hvilket Skib gennem Aarene har vist sig at være et fortrinligt Søskib. Farten paa 19 kn maa anses for passende til at give jævne Bevægelser. Den af de store Atlanterhavsskibe vil udskregne høje Fart er kun, hvad Offentligheden ikke tænker sig, en Maksimalfart, som kun kan opnaas i godt Vejr, naar Søen ikke er imod.

Det nye Skib skal bygges, saa det kan medtage værdifuldt Gods, ikke mindst Ekspressgods.

Det skal byde paa Komfort, hvor Flyvemaskinerne byder paa Hurtighed.

Ganske modsat disse Planer er nogle udkastet af „Normandie“s Konstruktør Vladimir Yourkevitch, der ikke deler den almindelige Opfattelse, at de transatlantiske Luftliniers Udvikling vil standse Bygningen af de store transatlantiske Passagerskibe. Han tror tværtimod, at det vil være muligt med Fortjeneste at drive et 100.000 ts Skib, som kan løbe 36 kn og har Plads til 5000 Passagerer. Det skulde saaledes være omtrent en Femtedel større end „Normandie“ og koste 30 pCt. mere i Anskaffelse, medens, efter Yourkevitchs Opfattelse, Indtægterne skulde blive dobbelt saa store paa Grund af det meget store Passagerantal til lave Priser, hurtige Rejser og en deraf følgende maksimal Udnyttelse af Personalet.

I Forbindelse med disse Planer oplyses det, at Passagerantallet over Atlanterhavet for den forrige Verdenskrig aarligt laa paa omkring 500.000, medens det umiddelbart efter denne voksede til 1.100.000. Efter denne Krig mener Yourkevitch, at Passagertrafikken vil stige meget betydeligt. Som en Antydning af det Antal Skibe, der vil være nødvendige for

at bestride denne Trafik, nævner han, at „en Passagerdamper, der gennemsnitlig transporterer 2000 Passagerer pr. Rejse og gør 20 Rejser pr. Aar med sammenlagt 40.000 Passagerer, kun repræsenterer 4 pCt. af Trafikken over Atlanterhavet i 1939.“

Videre, mener han, at de nuværende Transportmidler ikke rækker til, naar Krigen er Slut, selv om de blev fordoblet. Han oplyser, at der kun findes 29 Skibe af større Dimensioner, og at kun tre af disse gaar under amerikansk Flag. Endvidere kan den tilgængelige Tonnage nemt blive reduceret, og hvis der ikke træffes passende Forholdsregler, kan Situationen efter Krigen blive foruroligende.

Han hævder endvidere, at der i det mindste er Brug for 66 Skibe til det yderligere Antal Passagerer, man kan regne med pr. Aar paa Basis af 1000 Passagerer pr. Rejse. Samtidig kommer Landenes militære Myndigheder til at rekvirere Skibe for Hjemtransporten af de mange Millioner Soldater fra Krigsskuepladserne, og det kommer til at øge Efterspørgslen efter Passagertonnage. Det vil forsinke Genopbygningsarbejdet, som kommer til at udgøre en af den amerikanske Værftsindustri's største Opgaver i det mindste to Aar efter Krigen, indenfor hvilket Tidsrum nye, moderne Luksus-Linere kan tilføres Passagertrafikken.

Yourkevitch hævder endvidere, at der efter Krigen kommer en ny Passagertype, idet mange Mennesker af Middelklassen vil benytte disse Rejser til populære Priser. Han paapeger endvidere, at disse Havenes 100.000 ts Giganter ikke alene er mulige, men ogsaa kan blive indtægtsbringende, fordi de kan transportere dobbelt saa mange Passagerer som Skibe af „Queen Mary“- eller „Normandie“-Typen, medens de kun koster 30 pCt. mere at bygge og kun er 25—30 pCt. dyrere i Driften. Han fremhæver endvidere, at kun den meget store Type af Oceanskibene kan holde Farten i al Slags Vejr paa Atlanterhavet uden at overanstrenges Skroget og uden at genere Passagererne.

De nye Kæmpeskibe skal efter Yourkevitch's Planer naturligvis udstyres med alle mulige Sikkerhedsforanstaltninger. Ny er hans Tanke om lufttomme Skillerum, der skal kunne forhindre en Brand i at brede sig fra en Del af Skibet til en anden. Rummene under laveste Dæk skal ligeledes være lufttomme, saa man i Tilfælde af Skade paa Skroget under Vandlinien skal kunne forhindre Vandet i at trænge ind ved at gøre Lufttrykket i Rummene højere end Vandtrykket udenfor.

At bygge et Skib, der kan tage et stort Antal Passagerer til billige Biletpriser og endda give god Fortjeneste, kan løses ved to Faktorer, hævder Yourkevitch. For det første skal Skroget bygges, saa det giver et Minimum af Modstand, og med den paafølgende Besparelse i Byggeomkostninger bliver Grundtaksten pr. Passager meget mindre paa Grund af den forholdsvis mindre Maskinplads.

Et Skib af den antydede Størrelse og Fart kan ogsaa finde Anvendelse som Hjælpeskib i Tilfælde af Krig, og det skal da ogsaa, mener Yourkevitch, bygges med dette for Øje. Dækket skal konstrueres, saa det kan tjene som Aeroplan-dæk, ligesom der skal kunne indrettes Hangar-Plads til nogle Hundrede Aeroplaner. Skibet skal endvidere kunne anvendes som Troppetransportskib.

Alt Hjælpe-maskineri skal være elektrisk og drives af fire Turbine-Generatorer paa hver 6000 kW.

De foreslaaede Dimensioner for dette Skib, som efter Krigen tænkes bygget paa et amerikansk Værft, er følgende:

Længde 370 m. Bredde 42 m. Dybgang paa Last 10,4 m. Displacement 85.000 ts. Dybde til Hoveddæk 25,6 m.

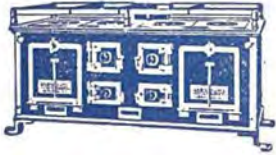
Yourkevitch regner ikke med, at Skibet skal kunne medføre Stykgodslaster, men han aabner dog Passagererne Adgang til at medtage deres private Automobileer eller Flyvemaskiner.

Alle Henvendelser til „Vikingsen“ 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**

Grundlagt
1899

Til Inden- og Udenbords
Faæs i alle Verdenshavne

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



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svendsen & Christensen

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



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568



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

Svendborg
Skibsværft A/S

Telf. 269 (2 L)

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.



DANSK GÆR-CENTRAL
TØRGER

Rebetour April 44

TORREN 38

REJS MED DFDS



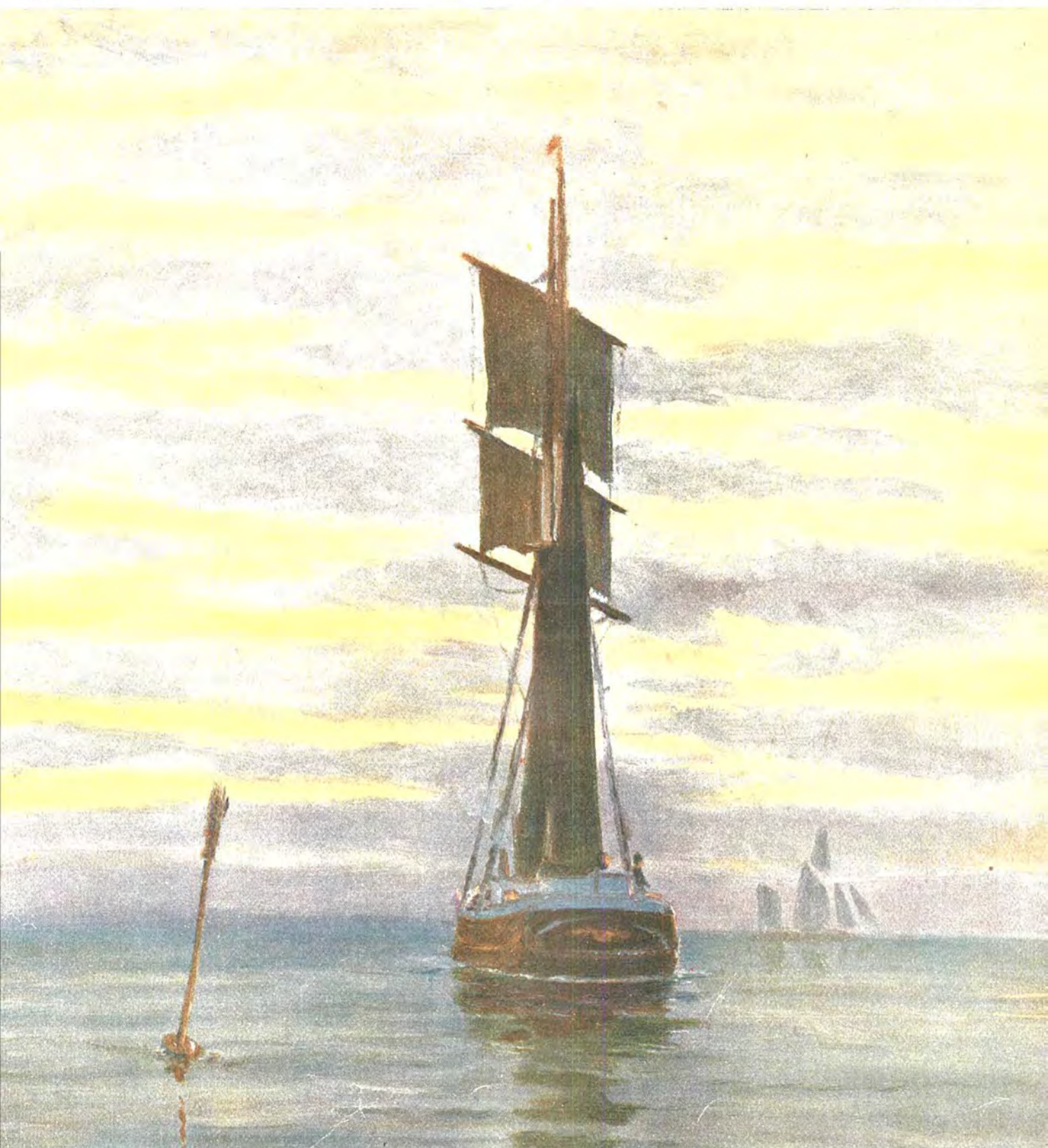


VIKINGEN

75 Øre
1. Februar

Stille Morgen
Maleri af Joh. Kock

1945 - Nr. 2
22. Aargang





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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

VI lever i Teknikens — Triumfens — Tidsalder, ja desværre. tror jeg nok, de fleste vil sige, naar vi rigtig tænker over de „Velsignelser“, Tekniken og Fremskridtet har bragt os — Flyvemaskiner. Lufttorpedoer, Bomber, Giftgas, Mørke og Elendighed over hele Verden. Jo, vi kan med Stolthed sige, at vi lever i Civilisationens og Humanismens Tidsalder. — Hvor kort Tid skal vi saa ikke tilbage for at finde Freden og Idyllen, ak, kun 25—30 Aar. Tiden før 1914 — og saa nu, og hvad haster vi efter — kun den Død, vi alle skylder Vorherre, og jo mere vi haster, des større Slid og des hurtigere Afslutningen og Stilheden.

Naar vi tænker tilbage paa Førkrigstiden og dens Fred og Idyl, og særlig paa Nyboder, fordi dette er tænkt som en Erindring om Flaaden og Holmens prægtige faste Stok, hvor kan man saa andet end ønske sig tilbage til denne vidunderlige Tid, der saa levende er gengivet i „Capriciosa“ og „Gutter om Bord“. Den sødt duftende Hylt i Nyboders Gaarde og Maanens gyldne Segl over de gamle Volde, Overbaadsmandens og „Ka'neren“s Madammer og Salutten fra Reden, der melder Fregatten hjem fra de fjerne Strande, hele denne Stemning, som ikke kan gengives, fordi den hos Menneskene ganske ubevidst var paavirket af den ydre Verden og „hvilede“ i Fred, Fred, dette vidunderlige Ord, som vel snart ingen af os mere begriber, saalidt som vi vil kunne forestille os vore Følelser, naar den Dag engang oprinder, da al Verdens Klokker ringer Freden ind.

Jeg priser ej Stormænd.
for der er jo nok,
der Skjald for de rige vil være.
Jeg priser den faste, men fattige Stok
og synger til Nyboders Ære.

Holmens gamle Hædersmænd, prægtige Folk, hvis Minde vil leve som et Symbol paa Trofasthed og Loyalitet, virkelige danske Mænd.

Maa jeg begynde med at fortælle en Historie, der sikkert bedst illustrerer Forskellen paa før og nu. Man kunde paa den Tid opnaa et Laan af den kæmpemæssige Størrelse af 50 Kr. og under ganske særlige For-

hold et Laan af 100 Kr., men hertil krævedes intet mindre end personlig Audiens hos Holmens mægtige Chef, selve „Admiralen“. En arm Stymper maatte gaa den tunge Gang, og da han endelig havde faaet maadet sig op og banket reglementeret paa samt paa „Admiralen“s drønende Kommando „Kom ind!“ havde sneget sig ind, mødtes han med Ordene: „Hvad vil Du?“ Han fremstammede sin Anmodning om Laan, hvortil der spurgtes: „Har Du Laan i Forvejen?“ Hans bekræftende Udtalelse bevirkede, at „Admiralen“ rejste sig, tog ham i Armen og førte ham til Døren og lukkede ham ud, og saa var den Audiens forbi.

Holmens og Flaadens faste Folk var vel dygtige, men ikke alle, naar det gjaldt Pennen. I Nyholms Vagt var Døgnet rundt en tjenstgørende Overkanoner, under hvis Kommando stod de Marinesoldater, der besatte Posterne paa Holmen. Til Vagten ankom en Aftenstund en Drosche med to berusede Værnepligtige, der var antruffet i Nyhavn, hvor det paa den Tid var forbudt at komme. Overkanoneren tog imod sine Gæster og indsatte dem reglementsmaessigt i Arresten, hvorpaa han skrev følgende Rapport:

„Til Nyholms Vagt ankom Dags Aften Kl. 11½ de værnepligtige Hoved-Nr. 8716 Chr. Sørensen og Hoved-Nr. 8918 Peter Michelsen i en Drosche, forspændt med to Heste, der begge bleve indsatte i Arresten.“

Hvorledes Arrestforvareren har klaret disse Gæster ved jeg ikke, for Cellerne var jo smaa „under Kronen“, som Nyholms Hovedvagt kaldtes.

Holmens Politistyrke rekrutteredes af den faste Deel af Værftsarbejdsmandene og var — med skyldig Respekt — ikke alle lige begavede. Det hændte i de Tider, at der forsvandt Ting af Værftets Beholdninger, og det blev altid overdraget Holmens Politi at efterforske den paagældende Genstand. Fra gamle Dage har der aabenbart været en mere „belæst“ Sherlock Holmes, for Rapporterne sluttede altid med følgende Ord:

„Corpus delicti har ikke kunnet skaffes til Stede, men politiets Opmærksomhed er stadig henvendt paa Sagen“

og saa blev der aldrig mere ud af det.

Haandværkernes foresatte var Kvartermænd i Rang med Overkanonerer, men ogsaa disse var strenge militære Personer. Jeg husker saaledes en nu forlængst afdød Kvartermænd, dygtig i sit Fag, men striks, der imod al tænkelig Fornuft kom i Diskussion med en — tænk Dem — menig Haandværker. Det foregik i selve Værkstedet, og Kvartermænden havde ikke sin Kasket med de militære Kendetegn paa Hovedet. Han afbrød derefter brat Diskussionen, idet han udtalte: „Vil De vente lidt!“, hvorefter han gik ind og hentede sin Kasket og gik tilbage til Haandværkeren for at fortsætte — og saa fik Piben en anden Lyd.

Samme Kvartermænd havde udenfor sit Kontorvindue et prægtigt Kirsebærtræ, og Tilfældet vilde, at han var paa Tjenesterejse til Christiansø netop paa den Tid, da Kirsebærrene modnedes, og da han kom Faktotum, en gammel tro Arbejdsmand, og forespurgte ham, hvor Kirsebærrene var henne. Arbejdsmanden mente, „at det maatte være Stærne“, hvilket Kvartermænden besvarede med at dreje sig rundt paa Hælen, og med et foragteligt Fnys udbrød han: „Det maa vist være de tobenede Stærne, min gode Mand.“

I Fregatternes Tid var en af disse, vistnok „Sct. Thomas“, paa Vej til Vestindien og var til Officerernes Forbrug bl. a. „bemandet“ med en Flok Høns, der befandt sig i et Bur paa Dækket. Fregatten befandt sig under Linien, og to træske Overkonstabler „slangede“ sig paa Rækket. Hønsstegen var jo ikke for dem, selvom de fik nogen ekstra Ration, eftersom Skibsreglementet paabød Rødvin i Stedet for Skibsøl, naar Rejsen gik sydpaa, men Hønssteg vilde jo ogsaa være godt til Rødvinen. Den ene fik stukket Haanden ind blandt Tremmerne og givet en af Hønsenes Hals et Par Omdrejninger — det maa huskes, at det foregik under Linien, og at saavel Dyr som Mennesker var sløvede af Heden. Hønen faldt selvfølgelig straks om, og de pligtro Overkonstabler meldte til den vagthavende Officer, at der vist var en af Hønsene, der var syg. Officeren inspicerede straks, og af Hensyn til Smitte beordrede han Dyret smidt over Bord. Overkonstablerne bad imidlertid, om ikke de maatte faa den; naar den blev rigtig godt gennemstegt, mente de nok, den kunde spises. Den vagthavende Officer havde intet imod det, men han mente jo dog ikke, de havde Lejlighed til at faa Dyret behandlet, saa det var tjenligt til Føde, men Resultatet blev alligevel, at han i sit Hjertes Godhed gav Officershovmesteren Ordre til at stege Dyret, og de to Skælmer opnaaede altsaa en behagelig Variation i Skibskosten.

Helt op til 1914 foregik Pengetransporten fra Nationalbanken til Holmen i en lille Kassevogn, trukket og omgivet af 6 bevæbnede værnepligtige og ført af en Underofficer med dragen Sabel. Beløbet, der blev hentet, var sjældent under en Million, saa det havde jo paa de Tider nok været værd at gøre sig en Smule Ulejlighed for. Jeg, der dengang var ganske ung Assistent, havde faaet tildelt det Hverv at eskortere Vognen, bevæbnet med en skarpladt Browning Revolver.

men holdende mig i saa god Afstand, at ikke mulige Misdædere fik Mistanke om, at jeg hørte med til Holdet. Heldigvis forløb det godt, og det var med et Lettelsens Suk, jeg efter endt Hjemkomst tog Magasinet ud og gemte det til næste Gang. Forøvrigt fortælles det, at Vognen engang er blevet stjaalet, idet Stokhusslaverne, som i Tidernes Morgen benyttedes til Transporten, undløb fra Underofficeren, idet de slap over Knippelsbro ved en Ophejsning af denne. Deres Glæde blev dog ikke af lang Varighed, efter hvad Historien, som jeg dog ikke tør indestaa for, beretter.

Jeg erindrer en Historie om en stakkels værnepligtig, der fra Fregatten Sjælland var sendt til Beklædningsmagasinet for at faa byttet en Undertrøje. Vor brave Ven kunde ikke finde Beklædningsmagasinet og forespurgte derfor en Mand, der aabenbart har været en stor Spøgefugl, om hvor han skulde henvende sig for at faa sin Undertrøje byttet. Svaret lød, at han skulde henvende sig til Tøjmasteren, der var den, under hvem Tøjet (Artilleriet) i Skibene sorterede, og samme Tøjmaster, der var en Kommandør af Flaaden, havde til Disposition en Undertøjmaster. Alt dette kunde vor Brave Ven jo ikke vide, og han henvendte sig trøstigt til Tøjmasteren og bad om Bytning, men Tøjmasteren, der ellers var en striks Herre, har aabenbart den Dag været i sit gode Lune, for da han hørte, det drejede sig om en Undertrøje, henviste han Bassen til „Undertøjmasteren“, men hvorledes han der er blevet modtaget, melder Historien intet om.

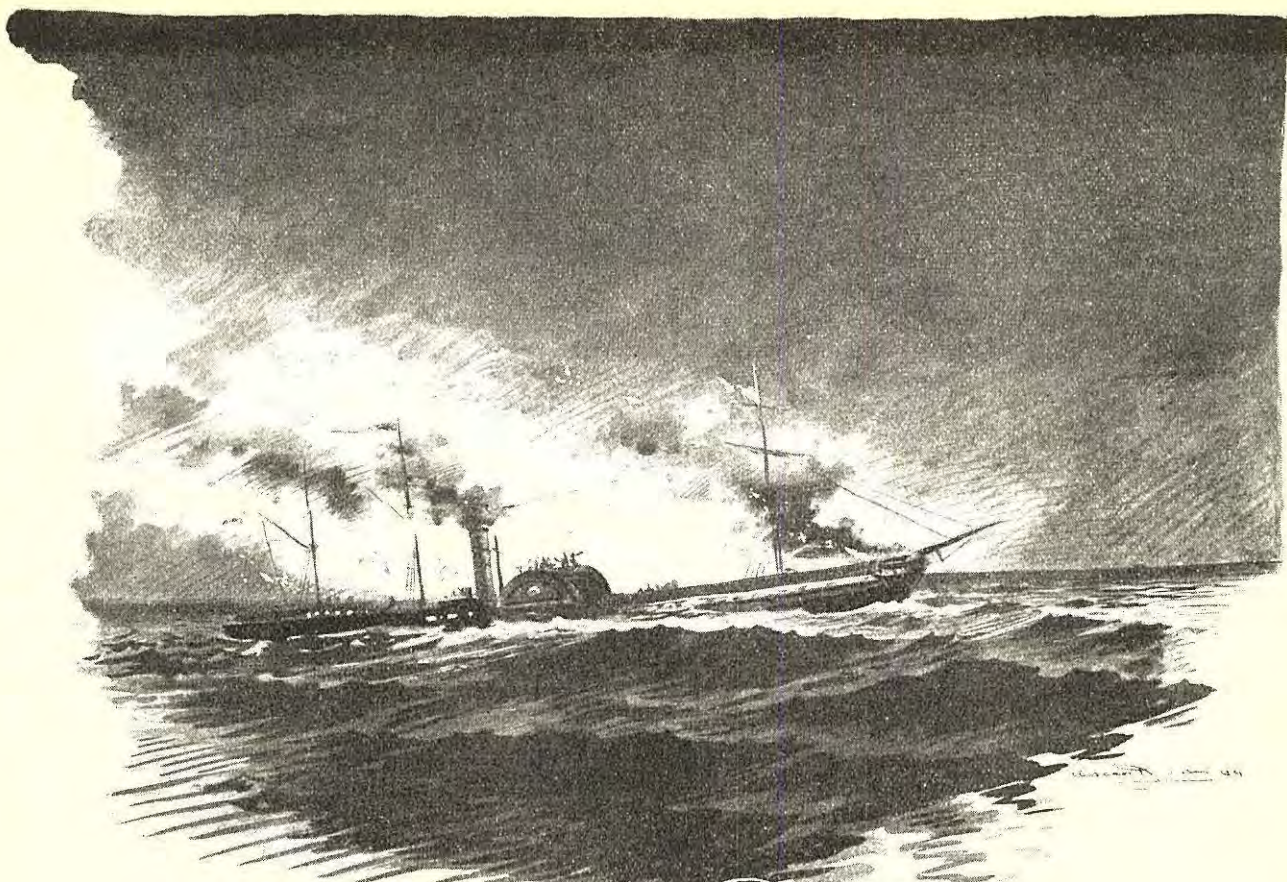
Lodseriets Lokaler var blevet for smaa, og man søgte derfor nye til dem, og Valget faldt paa Intendanturkorpsets tidligere Kontorer paa Holmen. Imidlertid var Lodserne i høj Grad imod at flytte herud, hvad der forsaavidt er ganske ubegribeligt, eftersom Holmen rummer en ganske ufattelig Skønhed i hele sin „uciviliserede“ landskabelige Natur. Jeg tror ikke, man noget Sted i Verden kan finde et skønnere Syn, end naar hele Æblealléen, der strækker sig fra Værftsbroen til Frederiksholm, om Foraaret staar i Blomst. Men som sagt Lodserne vilde ikke derud og fremførte alle mulige Anker imod Planen (der blev gennemført). Bl. a. skrev man, at „W. C. var beliggende lige op ad Chefens Kontor, men denne Mangel kan formentlig afhjælpes ved Iværksættelse af passende lyddæmpende Foranstaltninger“. Naa, der er maaske intet at sige til Chefens Anke, Lodserne er jo gamle Søfolk, og Skibskosten er jo haard.

Maa jeg slutte med nok en Indberetning fra Overkanoneren i Nyholms Vagt. Et Fartøj havde paasejlet Estakaderne, en Pælerække, der afgrænser Flaadelejet mod Nord. Ifølge sin Instruks indberettede Overkanoneren det passerende, idet han sluttede Indberetningen med følgende bevingede Ord:

„Paa Estakaderne skede ingen Skader.“

Marinens Folk, der altid har haft en højt udviklet humoristisk Sans, har hertil føjet: „for der var kun Maager.“

Paul Løvenfalk.



Brand om Bord

Af Chr. Christiansen — Ill. af Oscar Knudsen

SKIBSBRANDE i rum Sø hører nutildags heldigvis til Sjældenhederne, og sker det, er Skibenes Materiale og Indretning for ikke at tale om de Slukningsmidler, der forefindes om Bord, af den Beskaffenhed, at man hurtigt faar Bugt med Ilden, før den faar anrettet videre Skade. Men da man havde Trædampskibe, hvor saa godt som alt undtagen netop selve Maskineriet var af Træ, var Brande ret hyppige og kostede mange Menneskeliv, en Skibsbrand var en af de frygteligste Begivenheder, Skibsbesætninger og Passagerer kunde komme ud for.

S/S „Amazon“ var dengang det løb af Stabelen, det største Trædampskib, der nogensinde var blevet bygget i England, dets Længde var 300 Fod, Bredde 41 Fod og Drægtighed 2,256 Tons, det havde Dampmaskiner paa tilsammen 800 HK. Det var bygget for „The Royal Mail Steam Packet Company“ og blev sat ind i Vestindiefarten. Det var meget luksuriøst udstyret og var i det hele taget forsynet med alt, hvad Datiden kunde byde, haade med Hensyn til Passagerernes Bekvemmelighed og Sikkerhed, og ingen tvivlede om, at det vilde vise sig som et første Klasses Søskib. Men i en Retning havde man ikke været omhyggelig nok — med Hensyn til Maskineriets Gang. Skibet havde ikke været paa de sædvanlige Prøveture, og dette skulde snart vise sig at blive skæbnsvangert og Aarsag til en af de frygteligste Katastrofer, der indtil da var sket indenfor Skibsfartens Historie.

Skibet havde kostet 100,000 Pund Sterling. Før-

ren, Kaptajn Symons, var en Mand, der allerede havde lagt Mod og Dygtighed for Dagen under overordentlige og vanskelige Situationer, haade Officerer og Mandskab var særlig udvalgte og dygtige Folk, fra Kompagniets Side var altsaa alt gjort for at gøre „Amazon“ til et Mønsterskib i alle Retninger. Besætningen talte ialt 110 Mand.

Fredag Eftermiddag den 2. Januar 1852 afsejlede Amazon fra Southampton med 100 Passagerer, alle prominente Folk, samt den vestindiske Post og en meget kostbar Ladning. Post-Tenderen med Passagerernes og Officerernes Familie og Venner fulgte den et Stykke paa Vej, ved Afskeden gav disse „Amazon“ tre hjertelige Hurraraab og ønskede en god og lykkelig Rejse. Og kun Timer efter, netop som Skibet var kommet godt og vel ud i rum Sø, skulde Rejsen ende paa en saa frygtelig Maade.

Vinden var stiv S.V., altsaa næsten stik imod, men Skibet gik støt fremad og gjorde god Fart. Natten gik uden videre Hændelser, og næste Dag var Passagererne, som altid er Tilfældet paa en Rejse Begyndelse, travlt beskæftiget med at ordne deres Bagage og indrette sig i deres Kamre. Der var Liv og Travlhed over hele Skibet, og ingen tænkte paa en kommende Ulykke, men hen paa Eftermiddagen blev Skibet stoppet adskillige Gange, og da dette forekom Passagererne mærkeligt, og de forespurgte nogle af Skibsofficererne om Grunden og kun fik undvigende Svar, blev de tilsidst urolige. Da det rygtedes, at det var Maskinerne, der

løb varme, begyndte de indbyrdes at drøfte Muligheden af, at der kunde opstaa Ild om Bord. Nogle af dem henvendte sig da til Kaptajn Symons og spurgte, om det ikke vilde være sikrere at gaa tilbage til Southampton og faa underkastet Maskinerne Eftersyn, men Kaptajnen beroligede dem med, at han havde konfereret med 1. Maskinmester om dette, og denne mente, at det var unødvendig. Der var dog enkelte, der ikke stoledes paa dette og blev paa Dækket til Klokken Et om Natten, da Ilden brød ud.

Det var altsaa paa dette Tidspunkt, Søndag Morgen, næppe 36 Timer efter Afgang, og medens „Amazon“ under kraftig Modvind stod ind i den biscayiske Bugt, at 2. Styrmand, der havde Vagt paa Broen, som var anbragt mellem Hjul-kasserne, opdagede, at der slog Luer og Røg op i Nærheden af Maskinrummet. Han gav øjeblikkelig en af Matroserne Ordre til at varsko Kaptajnen, der var gaaet tilkøjs, og denne kom straks efter springende op paa Broen, halvpaaklædt, og da han saa, hvor alvorligt det stod til, fik Vagten Ordre til at skruer Brandslangen paa. Men endnu inden dette var sket, skød mægtige Flammer op gennem Dækket, netop hvor Forskrumningen var anbragt. Det var en Olietank, der stod paa Mellemdækket, der var eksploderet, og Matroserne, der betjente Slangen, blev drevet bort af Ild og Røg. Samtidig blev det umuligt at holde ud længere i Maskinrummet, og det var kun faa af Maskinpersonalet, der naaede op derfra, de fleste overvældedes af den kvælende Røg og omkom i Flammerne.

Kaptajnen havde straks givet Ordre til, at Dørene til Salonen skulde lukkes, for at Passagererne ikke skulde faa at vide, hvad der skete, men nu var de blevet klar over Faren. De hamrede løs paa Dørene, og da det tilsidst lykkedes dem at sprænge disse, strømmede de hylende og skrigende, mer eller mindre paaklædte, op paa Dækket, de fleste halvt vanvittige af Angst over det, de nu blev Vidner til.

Med Lynets Hurtighed havde Ilden bredt sig over hele Midtskibets Bredde, og Flammehavet stod i Højde med Overkanten af Hjul-kasserne. Al Forbindelse var afbrudt mellem For- og Agterskib, og Størsteparten af Mandskabet befandt sig forude i Folkelukaferne. Det lykkedes et Par af Matroserne at komme forbi den flammende Ildbarriere ved at krybe op over Hjul-kasserne og lade sig glide ned paa den anden Side, men de blev stærkt forbrændt, saa det var et fortvivlet Foretagende. Men alle, der forblev forude, var Døden vis, thi alle Baadene var anbragt agten for Hjul-kasserne. Man forsøgte under alt dette stadig at bekæmpe Ilden, men da dette viste sig umuligt, og Skibet stadig havde Vinden ind fra For, gjorde Røgen og Heden Opholdet paa Agterdækket uudholdeligt. Kaptajn Symons besluttede at holde af for Vejret samt at sætte Baadene ud.

Der var otte Baade om Bord, af disse var dog kun de fem Redningsbaade, men de var saa store, at de var i Stand til at bære samtlige Personer, de andre Fartøjer var beregnet til Transport af Varer, naar Skibet lossede eller lastede paa aaben Kyst i Vestindien. Da „Amazon“ var kommet fordevind, blev Opholdet paa Agterdækket taaleligere, alle Anstrengelser blev nu sat ind paa at holde Ilden fra at brede sig agterover, medens Baadene blev gjort klar. Og havde man

kunnet faa Baadene ordentlig i Vandet vilde sikkert de allerfleste ombordværende være blevet reddet. Men man kunde ikke risikere at fire Baadene af, thi „Amazon“ skød nu en Fart af 13 miles, og det var ikke muligt at komme ned i Maskinrummet, der var som en gloende Smelteovn. Kaptajnen haabede dog, at Maskinerne vilde stoppe af sig selv, naar Kedlerne var tømt, han vidste ikke, at en af Maskinmestrene havde aabnet for Ledningsrøret paa Vandbeholderen, saa Kedlerne stadig fik Fødevand — af Frygt for, at der ellers skulde indtræffe en Eksplosion. Han gav Ordre til at lade Baadene hænge i Taljerne, til han varskoede om at fire dem, og opmuntrede Mandskabet til at begrænse Ilden saa meget som muligt.

Det er umuligt at danne sig en Forestilling om de Optrin, der foregik under dette Sørgeespil. Beretningerne fra dem, der overlevede det og blev reddet, er saa afvigende fra hverandre baade med Hensyn til de forskellige Begivenheder og den Rækkefølge, hvori de indtraf, det vilde ogsaa være for meget forlangt. De blev vækket af deres trygge Søvn midt om Natten og havde kun Valget mellem at blive levende brændt eller omkomme i Bølgerne. Alt var Angst, Fortvivlelse og Forvirring, Agterdækket var fyldt med Passagerer, hvoraf de fleste kun var i deres Nattøj. Flammerne kom hvert Øjeblik nærmere til dem, skrækkelige Syner flagrede forbi deres Øjne, Mænd vaandende sig under Smerterne af Brandsaar, Kvinder, der jamrende og skrigende eller halvt vanvittige af Skræk raabte om Hjælp, medens det til Undergang viede Skib jog gennem Biscayas oprørte og mørke Vande med tiltagende Hurtighed. Og selv om Kaptajnen, Officererne og de af Mandskabet, der befandt sig agterude, ved deres Ro og koldblodige Optræden viste dem et glimrende Eksempel, varede det dog ikke længe før Raabet: „Redde sig hvem som kan!“ lød. Al Orden og Lydighed ophørte, og enhver søgte at finde de Midler, han kunde, til sin Redning.

De fleste styrtede til Baadene, sprang ned i dem, medens andre forsøgte at fire dem af. Men det er ikke for Nybegyndere at fire en Redningsbaad af, naar der er fuldt af Mennesker i den, og Løberen tog Magten fra dem, saa Baaden røg ned med den ene Ende først, og de, der var i den, styrtede i Havet. Andre kastede uden videre Løberen los, saa det gik den Baad paa samme Maade, nogle af Baadløberne var saa mornede af Heden, at de sprang, saa snart der kom Vægt i Baaden. Kaptajn Symons og Førstestyrmand Roberts fik dog anbragt en god Matros i hver sin Baad, selv firede de Baadene af, og de slap klar af Skibet. Imedens dette foregik, udspillede de mest rørende Scener paa Dækket af Folk, der havde opgivet ethvert Haab om Redning. Man saa en Passager gaa frem og tilbage med Hænderne foldede i Bøn, en Herre og en Dame, begge iført Nattøj, gik tæt omslyngende hinanden roligt og fattet ud til Rælingen og kastede sig i Havet. En ung Dame i Natdragt fik baade den og Fødderne frygtelig forbrændt; tre Gange blev hun anbragt i en Redningsbaad, men hun sprang hver Gang ud igen — hendes Anstændighedsfølelse drev hende fra at være sammen med Mændene i det Costume, hun blev om Bord i Skibet. En Mand, hvis Klæder stod i lys Lue, trillede sig rundt paa Dækket for at slukke Ilden, en anden var blevet saa forbrændt, at hans Hud

løsnede sig i lange Strimler; hylende af Smerte løb han sanseløs rundt og sprang tilsidst overbord

Matros John Brown forklarede siden i Søforhøret: Kaptajnen gav mig Ordre til at gaa i Styrbords Redningsbaad. Der var da allerede en Snes Mennesker i den; jeg bad en af dem, en yngre, rask Mand, om at være klar ved den agterste Talje og hugge den ud, naar den slækkede; selv tog jeg den forreste og varskoede, at vi var klar. Kaptajn Symons og Førstestyrmand firede hver sin Taljeløber, de var saa rolige og koldblodige, som naar de under almindelige Forhold spadserede frem og tilbage paa Broen. Idet Baaden tog Vandet, blev den løftet op af en Sø. Jeg raabte: „Hug ud!“ og begge Taljeblokke røg samtidig tilvejs, medens Baaden atter gik ned i en Bølgedal, og „Amazon“ foer forbi os. Vi kom heldigt klar af Skruevandet, fik Aarerne ud og forsøgte at følge efter „Amazon“ for at fiske de Folk op, som sprang overbord fra Skibet. Kort efter saa vi en Baad komme hen mod os, det var Jollen med 6 Mand, derimellem en Apprentice, Morrison. Han havde skaaret Skafterne af sine Søstøvler og brugte Støvlefodderne til at øse Baaden, der var halvfuld af Vand, læns med. Vi holdt os tæt ved hinanden et Stykke Tid, saa tørnede Jollen ved en Fejlmånøvrere mod Redningsbaadens jernbeslaaede Bov og fik Agterenden knust. Vi tog saa alle 6 Mand over til os og lod Jollen drive. „Amazon“ var nu flere miles fra os, vi kunde stadig se Flammeskåret fra den. En halv Timestid efter dukkede et Barkskib frem af Mørket, kun et Par Hundrede Meter fra os. Vi raabte om Hjælp, saa højt vi kunde, og de svarede med Lyssignaler, men sejlede videre uden at komme os til Hjælp. Jeg forstaaer ikke de hjerteløse Mennesker, og de har uden Tvivl ogsaa set Ildskåret fra „Amazon“.

Det blæste nu en hel Storm, og da vi mistede Roret, maatte vi lægge Baaden op mod Søen og styre den med Aarerne, et vanskeligt Stykke Arbejde, da Apprenticen og jeg var de eneste, der kunde haandtere en Aare. Men ved Firetiden om Morgen begyndte det at regne, det styrtede ned i Strømme, og da Regnen en Timestid efter holdt op, lagde Vind og Sø sig samtidig. Saa satte vi Kursen ind mod den franske Kyst. Morgenens brød frem, lys og klar, og ved Ellevetiden om Formiddagen fik vi en Sejler i Sigte. Vi raabte op, surrede en Frakke paa en Aare og viftede med den, kort efter saa vi Skibet dreje af og holde ned paa os. Det viste sig at være Briggen „Marsden“, bestemt til Meksikogolfen. Vi kom alle godt om Bord, og da Føreren, Kaptajn Evans, havde hørt vor sørgelige Beretning, sørgede han for, at vi fik Mad og tørre Klæder. Han drejede rundt og satte Kursen mod Plymouth, hvor vi blev landsat Tirsdag Aften.

Den anden Redningsbaad, som Kaptajnen og Styrmanden affirede gik det først galt med. Den agterste Taljeløber sprang, Baaden faldt med Agterenden ned efter, og de fleste af de ombordværende styrtede i Søen, enkelte lykkedes det dog at kravle om Bord i „Amazon“, igen. Men en Dame, Mrs. McLennan, var ikke i Stand dertil, hun havde et otte Maaneder gammelt Barn i sine Arme. Siddende paa Kantens af en Tofte med sit Barn i venstre Arm og holdende fast med den højre Haand i en Tofte holdt hun sig fast, til Baaden atter var hevet op med Agterenden, og efter at den havde faaet en Del Mennesker om Bord, kom den klar af

Skibet, der nu havde sagtnet Farten betydeligt og kort efter stoppede helt. Og Folkene i denne Baad blev paa nært Hold Tilskuere til sidste Akt af Dramaet — „Amazon“s Undergang. Mr. Glennie, en velhavende Planter fra Columbia, der kom i denne Baad, fortæller derom:

„Amazon“ løb kun en 3 eller 4 miles Fart, da Baaden kom i Vandet, vi slæbte med i Fangelinen for at tage nogle flere Passagerer med os, men Linen sprang, og vi sakkede agterud. Kort efter saa vi Skibet stoppe og lægge sig tværs i Søen. Vi roede hen mod Skibet for at være ved Haanden, men Kaptajn Symons raabte til os, at vi skulde holde os godt klar, da han hvert Øjeblik ventede, at „Amazon“ skulde springe i Luften; Skibet havde en Del Sprængstoffer i et Rum agter, og Ilden var naaet dette. Vi roede atter et Stykke bort fra Skibet; jeg saa, at der var brændt et stort Hul i Skibssiden, lige over Vandlinjen, jeg kunde se lige ind til Maskinerne.

Med forfærdende Hurtighed aad Ilden sig nu agterover, i Løbet af faa Minutter var Skibet et Flammehav fra For til Agter, et gnistrende, sydende, spruttende Helvede. Pludselig rullede „Amazon“ over til Bagbord, og Masterne med den svære Rigning („Amazon“ var barkrigget) gik over Bord, den ene efter den anden. Et Øjeblik efter gik begge Skorstenene samre Vej. Ildskåret oplyste Havet omkring os, vi saa en Del Mennesker springe over Bord fra Agterdækket, og Matros Barrymore, en rask Mand, der havde tilbragt det meste af sin Tid i Orlogsskibe og aldrig været i en Damper før, foreslog, at vi skulde ro nærmere for om muligt at redde nogle af dem. Men inden vi havde faaet vendt Baaden, et risikabelt Foretagende i den høje Sø, hørtes et dumpt Brag, en mægtig Flammestraale skød op mod det sorte Skydække, og saa blev alt omkring os dybt, ravnsort Mørke. „Amazon“ var forsvundet fra Havets Overflade

Alle i Baaden var dybt rystet af det frygtelige, vi havde været Vidne til, nogle hulkede, andre skreg af Rædsel. Men vi fik andet at gøre end at hengive os til Fortvivelse. Matrosen raabte, at vi maatte se at faa Søen agterind igen, da vi ellers stod i Fare for at kæntré. Vi fik crejet Baaden for Vinden, men Gang paa Gang truede Søerne med at rulle ind over Agterenden og begrave os. Saa lykkedes det Barrymore at faa Tag i et svært Spir, der drev tæt ved os; han slog et Par Ender Tovværk om det og lod det drive agten for Baaden; det tog det værste af Søernes Braad.

Kaptajn Symons vidste, hvad han gjorde, da han sendte Matros Barrymore med i Baaden. Den Mand var Sømand, uferfærdet og snarraadig. Saa snart han havde faaet beroliget de opskræmte Passagerer, og der var blevet Ro og Orden, tog han, sammen med „Amazon“s Fjerdemester, Stone, fat paa at faa rigget Baaden til, saa vi kunde sejle med den. Ved Hjælp af Aarer og Baadshager samt et Par Tæpper fik han sat Nødsejl til, Mrs. McLennan gav ham sit Sjal til det samme Brug, og hun fik hans Stortrøje til at svøbe om Barnet istedet.

Nogle svære Regnbyger gennemblødte os fuldstændig, mange var kun halvpaaklædte, saa vi led meget af Kulden. Henimod Morgenstunden begyndte Baaden at lække meget, det blev værre og værre, tilsidst trak den Vand hurtigere end vi kunde øse, og vi troede, vor

sidste Time var kommet, men saa opdagede Stone Lækken og fik den stoppet, og vi fattede atter Haab. Efter Regnen flovede Vinden af, det gik nu bedre med Roning, og Mrs. McLennan sad agter og opmuntrede de nedtrykte, hun var en modig og pragtfuld Kvinde.

Ved Middagstid næste Dag fik vi en Sejler i Sigte. Saa længe der var Vind, kunde vi ikke haabe at naa den, men saasart det flovede, halede vi godt væk paa Aarerne, og ved Sekstiden om Aftenen var vi paa Siden af den og blev taget om Bord. Det var en hollandsk Skonnerbrig, Gertruide, og Kaptajnen, Tanteler, satte øjeblikkelig Kurs for Brest, der var den nærmeste Havn, ca. 40 miles borte. Vi blev beværtet godt om Bord, fik baade god Mad og tørre Klæder, og da jeg havde fortalt Kaptajnen, at der muligvis kunde være flere Baade i Drift fra „Amazon“, blev der holdt skarpt Udkig. Og næste Morgen fiskede vi da ogsaa en af „Amazon“s Baade op, hvori der befandt sig otte Personer, deriblandt en Dame, Miss Smith.

Denne Baad, der var stor nok til at tage 30 Personer, var under Nedfiringen blevet to Gange endevendt; hvorledes den tilsidst kom klar, kunde ingen give Forklaring paa. Miss Smith maa have været en baade rask og modig Pige, hun hoppede ned i Baaden fra en Højde af 15 Fod, og nogle Matroser fulgte efter, just som Baaden drev agterud fra det brændende Skib. De havde ogsaa holdt sig i Nærheden af „Amazon“ og havde fisket fem Personer op. De vilde have reddet flere, men turde ikke gaa Skibet for nær, da de vidste, der var Sprængstoffer om Bord. Da „Amazon“ var forsvundet, roede de ind mod den franske Kyst, og ved Nitiden om Morgenen saa de en Sejler, men den var for langt borte til, at de kunde tiltrække sig dens Opmærksomhed. De vedblev at ro hele Søndager, og om Aftenen saa de et Fyr og satte Kursen mod det, men da de naaede ind under Land, var Brændingen saa stærk, at de ikke turde blive der, men sejlede udefter igen. De var nu saa udmattede, at de var ved at give op, men saa fik de Øje paa et andet Lys; atter tog de fat paa Aarerne, og det belønnedes med, at de henad Morgen fik fat paa „Gertruide“, der allerede havde reddet 18 af deres Ulykkesfæller.

„Gertruide“ naaede lykkelig ind til Brest, og her blev de Skibbrudne modtaget med den største Venlighed af Vicekonsulen og Byens Indbyggere. Paa Mr. Glennies Anmodning afsendte Havnemesteren øjeblikkelig et Dampskib til Stedet, hvor den sørgelige Begivenhed var foregaaet, men Eftersøgningen efter mulige Overlevende viste sig frugtesløs. De Reddede befordredes fra Havre til Southampton med Dampskibet „Grand Turk“.

I nogle Dage efter at den sørgelige Efterretning om „Amazon“s Brand og Forlis havde spredt sig over hele Storbritannien, antog man, at de tre Baade indeholdt alle, der havde overlevet den frygtelige Katastrofe. Men den 15. Januar sattes hele Landet i Bevægelse ved Efterretningen om, at en hollandsk tremastet Skonner, „Procyon“, havde optaget 13 Personer fra „Amazon“s agterste, bagbords Redningsbaad og landsat dem i Plymouth. Og Omstændighederne ved disse Menneskers Redning var ikke mindre dramatiske end de foregaaende.

Denne Baad var omtrent Klokkeren 1 blevet heldigt

nedfiredt fra „Amazon“. Løjtnant Grylls af den kongelige Marine, der var Passager og paa Vej til sit Skib i de vestindiske Farvande, havde hjulpet Kaptajn Symons og Styrmanden med at sætte Fartøjerne i Vandet, og Kaptajnen bad saa Løjtnanten om at overtage Kommandoen over denne Baad. Men næppe var man kommet klar af „Amazon“, før man opdagede, at der var et stort Hul i Boven, hvorigennem Vandet fossede ind. En Matros, Fox, trak sine Underbenklæder af, stoppede dem i Hullet og satte sig paa dem; det standsede næsten fuldstændig Vandets Indtrængen. Men efter et Par Timers Forløb fik Manden Krampe og maatte afløses af en Fyrbøder. Der var flere andre Lækager i Baaden, saa den maatte øses uafbrudt. De drev hurtigt agterud, og ved Tretiden passerede et Barkskib dem, næsten paa Prajehold, dog uden at bemærke dem. Om Morgenen passerede de Stedet, hvor „Amazon“ var gaaet ned, og de sejlede ind mellem Vragstumper, Kasser, Tønder m. m., men fandt ingen Mennesker, hverken levende eller døde.

Hele Søndagen drev de for Vind og Vejr, der var ikke en Aare i Baaden, men Løjtnant Grylls fik med meget Besvær en Tofte revet løs; ved at padle med den lykkedes det ham at holde Baaden nogenlunde op mod Søen. I Dagens Løb saa de flere Sejlere, men de var for langt borte til at kunne observere det lille Fartøj, selv om de Skibbrudne svingede med Klædningsstykker og raabte af fuld Hals. Mandag Morgen ved Daggry var det helt Stille, men de Skibbrudne var nu meget forkomne af Kulde, Sult og Tørst, da de opdagede en Sejler langt borte. Det lavede dem lidt op, men hvorledes skulde de komme op til den. En Sømand er aldrig raadvild, siges der, og det holdt Stik ogsaa i dette Tilfælde. Bundbrædderne blev revet op, og de padlede Baaden frem med dem. Det gik langsomt, og var der kommet nogen Vind, var Skibet sejlet fra dem, men Lykken stod dem bi, og efter fire Timers haardt Slid var de saa nær Skibet, at man bemærkede dem fra dette, satte en Baad ud og tog dem om Bord.

„Procyon“ var paa Rejse til Livorno, men den hollandske Kaptajn satte Kursen mod Plymouth. Men de havde Stille og Modvind hele Tiden, saa det tog en halv Snes Dage, før Hollænderen naaede ud for denne Havn og kunde overføre de Skibbrudne til Toldkutteren „Royal Charlotte“. Da de var kommet i Land, tog Selskabet for forulykkede Søfolk sig af dem og sendte dem til Southampton, hvor de alle var hjemmehørende.

Af hele det Antal Personer, der befandt sig om Bord i „Amazon“, blev altsaa kun en Fjerdedel reddet. Der blev selvfølgelig, særlig i maritime Kredse, store Diskussioner om Aarsagen til Ildens Opkomst, og mange hævdede, at Ilden opstod ved, at Maskinerne løb varme. Dette er dog næppe rigtigt, saa havde de ikke antændt noget, men var simpelthen kørt fast. Aarsagen maa sikkert søges i uforsigtig Omgang med Ild og Lys, og i et Skib, der som „Amazon“ var bygget hovedsagelig af Teaktræ, Eg og danziger Fyr, maa den største Forsigtighed med Ild iagttages, og dette er sikkert ikke blevet overholdt. Det er bemærkelsesværdigt, med hvilken Hast Ilden bredte sig — inden ti Minutter efter at den var opdaget, trodsede den ethvert Slukningsarbejde, og Skibet var fortabt. Indtil da havde man i de maritime Annaler intet Sidestykke til „Amazon“s frygtelige Brand.

Hvor er du Robert Gerhard?

Efterlysning af en gammel Skibskammerat

FRA min grønne Ungdomstid mindes jeg den solfyldte Sommer 1906. Jeg var 15 Aar og hyret med 2 Mands Lystyacht „Mert“, der tilhørende nu afd. Bankdirektør Ejnar Damm fra Handelsbanken, stationeret paa Kysten udfor hans Ejendom „Skodsborg Palæ“ for Foden af Skodsborg Bakke.

I Skodsborg boede en Gut, som jeg havde Respekt for. I det lave, hvide Hus, der fremdeles ligger nord

jo mere. Han havde under Amputationen været bundet, sagde han, og ved Bevidsthed, da de satte Saven til, men da den var kommet et Stykke ind, var han besvimet.

Nu havde han en Gammekone-Beskæftigelse — han fiskede med lidt Aaleruser og udlejede Joller, men nu var hans Livs Kurve efter menneskelig Tidsregning ogsaa alvorligt for nedadgaaende — han nærmede sig



Besætningen paa „Cobley“.

for Stationsvejen, sad han paa en Bænk under Gavlen mod Stranden, bakkende paa Snadden og med venstre Ben strakt ud paa Bænken i dets hele Længde — det var af Træ.

Han, Chr. Gerhard, var en Mand, der havde oplevet noget. Som ungt Menneske havde han tumlet sig paa „Georg Stage“, og siden havde han faret med Sejlskibe over de store Dybder. Paa Nordhavet var han engang fra Bramraaen dejset ned paa Dækket, og det var en Begivenhed, han ikke slap fra med et Par varme Omslag og en Kop Kamillete — den kostede ham hans Førlighed; paa et Hospital i England havde de taget hans ene Ben helt oppe. Bedøve ham havde man ikke kunnet — Bedøvelsesmidlerne var vel knap saa fuldkomne i de Dage, og han havde været en „haard Prygl“, en kraftig Konstitution — til saadanne skal der

de 80, Haaret var graat, Ansigtet dybt furet, og det ene Ben var altsaa tabt i England — men Stemmen var kraftig og Humøret i Behold — han var nærmest overmodig. Engang ved et Frelsermøde i Skodsborg havde en Officer udspurgt ham, men han kunde ikke lide Frelsens Hær — det mishagede ham, at man blandt en Samling troende Mennesker organiserede sig paa uhyggelig Soldatervis med Oberster, Kaptajner og Menige, og de nærgaaende Spørgsmaal stemte ham ikke blidere, saa da Officeren sluttelig sagde, at Vorherre, naar han tog noget, gav det dobbelte igen, svarede han irriteret nej Tak — han brød sig ikke om at rende rundt paa tre Ben.

Det var nu mindre Faderen end Sønnen, jeg her skulde omtale.

Robert kom ombord i „Alert“ (naar husker jeg

ikke) som Skipper. Yacht'en førtes ellers af en Skovhoved-Fisker Søren Sørensen. Der var i de Aaringer adskillige Sundfiskere i Lystfarten, men naar det stundede mod Høst, fik de Sildefeber — det gjaldt for dem om at have Redskaberne klare til de store Silde-dage i de mørke Augustnætter, og kunde de faa Af-løsning paa Lystfartøjerne, var det dem kært.

Robert havde alt da sejlet paa Langfart, han havde været rundt Cap Horn. Nu vilde han i den tilstundende Vinter paa Navigationsskole.

Jeg husker, vi en Stormdag fra Isefjord havde krydset os Kronborg ind og kom for en Lænsert til Langelinie sent paa Eftermiddagen — vi fik tørt Tøj paa og havde en herlig Aften i „Casino“, hvor der spilledes „Den glade Enke“.

Efteraaret gik, Robert og jeg var bleven Venner, jeg fik Breve fra Bogø Navigationsskole og siden fra Klodens fjerneste Egne, da han var mønstret ud paany.

Skrivelysten er dog størst i Ungdommens Dage, og i mange Aar har jeg hverken hørt eller set ham. Hans sidste Brev fik jeg i 1913 fra Aalborg, hvor han som Styrmand laa med S/S „Normandiet“, saa jeg skal love for, det vilde glæde mig med en Samtale med ham.

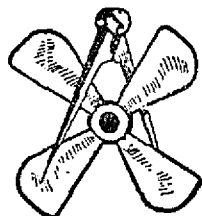
Jeg har et Billede, jeg hosstaaende overlader til „Vikingsen“. Det fik jeg af ham for 35 Aar siden. Det er af Besætningen paa daværende Fuldskip „Cobley“ af Fanø, som han var forhyret med, da den gik under. „Cobley“ forliste paa et Korallrev i 1900 i det indiske Hav. I Billedets Midte ses Kaptajnen i Straahat; ved hans højre Side sidder I. Styrmand, og ved

„BREDO“

I Kommission hos O. Lohses Forlag er udkommet en lille Skildring paa 42 Sider med ovenstaaende Navn.

Den er skrevet af Friede Munthe-Morgenstjerne og handler om dennes Broder Bredo, der i 1882 som 15-aarig Officerslærling om Bord i Fregatten „Jylland“ faldt ned fra Storstangen og brækkede Halsen.

Skildringen er et Minde, ledsaget af nogle Optegnelser om Bord i Fregatten. Skildringen er velment og velskrevet, men noget sentimental og har intet med Litteratur at gøre. Muligvis kan den bringe nogle gode Indtryk og Impulser til vor Ungdom. G. K.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

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

dennes højre Side sidder 2. Styrmand, min Ven Rob. Gerhard. Paa Kaptajnens venstre Side sidder 3. Styrmand, lige over ham ses Skibets Tømmermand i bredskygget Hat, og yderst paa højre Fløj ses den let kendelige Kok i hvid Hue. Det var Synd, husker jeg Robert sagde — det dejlige Skib — og alle vore Musikinstrumenter — vi havde et helt lille Orkester ombord.

L. Ingemann,
Redaktør af Fiskeritidende.

Marinemaleren

Ivar T. Rohde død

EN af de gamle maritime Malere, som „Vikingsen“'s Læsere i Aarenes Løb har lært at kende gennem de smukke Tegningäer og Malerier, vi har bragt, er nu gaet bort.

Ivar T. Rohde indtraadte i Postvæsenet allerede i 1889, men en tiltagende Hjertesvaghed gjorde det nødvendigt, at han i 1921 tog sin Afsked kun 50 Aar gammel.

Fra sine Forældres Hjem (Faderen var Toldkontrol-lør) færdedes han meget ved Sø og Havn, og da Tegning og Maling laa ham i Blodet, var det naturligt, at det var Marinemotiver, der fik hans særlige Kærlighed.

En kort Tid var han Elev hos Riis Carstensen. Om nogle af Rohdes Raderinger skrev „Samleren“, at de udmærkede sig ved en sikker enkelt Streg og var dertil af en fortræffelig Lighedsvirkning, og nogle af de Raderinger, der var gengivet, ledede Tanken hen paa den gamle Mester V. Kyhn, og dette var jo ikke nogen ringe Anerkendelse, naar man véd Kyhns Autoritet paa det daværende Tidspunkt.

Senere kastede Rohde sig meget over Malerier, men grundet paa hans ualmindelige Grundighed, kan man ikke sige, han var nogen stor Producent.

Ogsaa hans Sygdom lagde sig noget hindrende i Vejen.

I en Aarrække før hans Død boede han i Snekkersten sammen med sin Hustru, der overlever ham.

„Vikingsen“ har ham meget at sige Tak for, og de Mennesker, som har været saa heldige at erhverve sig eet eller flere af Rohdes Billeder, vil værne disse som en Skat.

Ære være hans Minde.

A. B.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Ny Fører for »Georg Stage«

Den første Januar 1945 skiftede Skoleskibet „Georg Stage“ Kaptajn. Skibets Fører gennem 26 Aar, Kaptajn J. B. Junker, traadte tilbage, og dets tidligere Overstyrmand, J. P. Svendsen, overtog Førerstillingen. Kaptajn Junker, der har været ualmindelig vel-



Kaptajn J. B. Junker.

lidt af Skibets mange Elever, udtaler i Anledning af J. P. Svendsens Udnævnelse disse Ord, der er et Ønske for baade den nye Skibsfører og for Skibet: „Jeg vil haabe alt godt for „Georg Stage“ i Fremtiden, at det maa lykkes at føre de Traditioner og den Aand videre, der har hjærget Skibet gennem saa mange Storme.“

Der er al god Grund til at tro, at Kaptajnens Ønsker vil gaa i Opfyldelse, saafremt Forholdene i vort Land tillader det, da Skibsfører Svendsen er kendt som en Mand, der forstaar at omgaas unge Mennesker af det Kaliber, som er nødvendigt for at kunne arbejde og lære paa et Fartøj som „Georg Stage“.

Kaptajn Svendsen er født den 30. Juli 1890. I 1906 var han Elev paa Skoleskibet, hvorefter han sejlede med forskellige udenlandske og danske Skibe. I 1910 tog han paa Bogø Styrmandseksamen. I 1914 sejlede han med „Heimdal“, i 1915 paa „Scandia“ og samme Aar blev han ansat i Kgl. grønlandske Handel.

To Aar senere blev Svendsen 2. Styrmand paa „Georg Stage“, og allerede Aaret efter avancerede han til Overstyrmand. For et Par Aar siden kunde han saaledes fejre sit 25-Aars Jubilæum.

I den Tid, hvor J. P. Svendsen har haft sin ansvarsfulde Gerning paa Skoleskibet, har det kun ligget stille i eet Aar, nemlig i 1940, og det er et almindeligt Ønske blandt Søens Folk, at det ogsaa i Aar maa kunne være Skole for unge danske Mænd. I det mindste forventer man i alle Tilfælde, at det faar Lejlighed til at sejle i Isefjorden, hvis Vand det under Krigen har sejlet tyndt i fire Somre.

Folk, der kender blot en lille Smule til Livet paa

Havet, ved, hvilken Betydning et Skoleskib som „Georg Stage“ har. Disse Mennesker vil derfor sikkert bifalde Skibsfører Svendsens Svar paa vort Spørgsmaal, om han har noget Ønske for Skibets Fremtid. Kaptajnen sagde:

„Paa vort lille Skib har vi altid fulgt bestemte Linier og Principper og ønsker egentlig kun, at vi maa være i Stand til stadig at følge disse.

Og saa ønsker jeg naturligvis Fred, saa vi atter kan komme ud og hjælpe Ungdommen frem i Søens Gerning.“

Det er en slem Tid at tiltræde et saa ansvarsfuldt Arbejde, som Førerposten paa „Georg Stage“ er. Imidlertid vil „Vikingen“ ønske Kaptajn Svendsen Lykke og Held i det Arbejde, som skal føres videre, og samtidig udtrykke Haabet om, at der, naar Tiderne bliver bedre, maa blive bygget flere Skibe af „Georg Stage“s Slags.

—wig.



Kaptajn Svendsen, „Georg Stage“.

Børge Mikkelsen:

Jørgen Havbo i Kystpolitiets Tjeneste

Hagerups Forlag. Kr. 2.—

I disse saa dyre Tider er det en Glæde at se, at et saa stort Forlag som Hagerup gaar i Spidsen for at skabe god og billig Lektüre for Ungdommen med Bøger af Børge Mikkelsen. Jørgen Havbo har man ramt lige paa Prikken. Det er en spændende Bog, som kan læses med lige stor Interesse, enten man er 14 eller 40.

Det er svært, saa Børge Mikkelsen har faaet Tag paa at skrive en underholdende og god Ungdomsbog, men den er vel nok udsolgt, inden vor Anmeldelse naar at komme frem til Publikum.

Referenten.

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF, C. 4212 - 4248

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

D/S DRACO

Korresponderende Reder:

R. Fischer-Nielsen

Amaliegade 35 B

Telf. Palæ 5906



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

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 FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

D/S JUTLANDIA

Ny Toldbodgade 5

København

Telf. 8192

„Olfert Fischer“

H. Hirschsprung's Forlag. 283 Sider. Kr. 12,50 hft.

DET er forstaaeligt, at Kontreadmiral E. Briand de Crèvecoeur har haft Lyst til at skrive om sin berømte, for 116 Aar afdøde Kollega, Viceadmiral Johan Olfert Fischer — dels paa Grund af Kontreadmiralens store Interesse for Søværnets Historie, og dels sagtens ogsaa, fordi han som Søheltns Trosfælle er Medlem af den Reformerte Kirkes Menighed her i Kjøbenhavn, paa hvis gamle Kirkegaard saavel Olfert Fischer som dennes Fader, Viceadmiral Olfert Fasvier Fischer, ligger begravet.

Det er ogsaa godt, at det blev denne Forfatter, som kom til at skrive den længe savnede Bog om Olfert Fischer. Søheltns Navn er kendt nok — vi har alle læst eller hørt om Slaget paa Reden, hvor Olfert Fischer ledede den tapre og ærefulde Kamp mod den engelske Flaadeafdeling, som blev kommanderet af en af Verdens mest berømte Søhelte, Viceadmiral Lord Nelson. En af vor Bys Gader bærer Olfert Fischers Navn, og det samme gjorde et af vore Kystforsvarsskibe. Gang paa Gang er han blevet omtalt i Fagbøger, Artikler i Tidsskrifter, Skildringer af Skærtorsdagsslaget og andre historiske Værker — undertegnede Anmelder har i fortællende Form beskrevet hans Sømandsdaad i Taffelbay og hans Ledelse af Kampen i Kongedybet i Romanen „Leopardlængen“ — men i vor Litteratur fandtes intet selvstændigt Værk om ham. Til et saadant trængte vi, og nu har Kontreadmiralen givet os det — et korrekt og nøgternt Arbejde, der holder en streng historisk Kurs og hverken slingrer i Fantasiens Dønninger eller girer efter populære Kompasstreger. Men trods Bogens store Mængder af Breve, Rapporter, Dokumenter m. m. og den grundige Sagkundskab, Forfatteren har nedlagt i den, er den saa frisk og levende skrevet, at den læses let og med stor Interesse.

Bogens første Tredjedel fortæller om Olfert Fischers Slægt og hans eget Levned til Krigsbegivenhederne i 1801 — de to sidste Tredjedele skildrer de historiske og militære Begivenheder i Europa, Neutralitetsforbundene, Kampene, der dannede Optakten til Slaget paa Reden, samt den mest udførlige Skildring af denne heltemodige Kamp, der hidtil er fremkommet.

Angaaende Olfert Fischers Ungdom har Forfatteren sikkert faaet alt tilgængeligt Stof med. Vi læser om, hvorledes hans Fader, Viceadmiral Olfert Fasvier Fischer (egentlig Olfert Vaes, der var af hollandsk Slægt), Tordenskjolds Samtidige, fik sin kun 3-aarige Søn Johan Olfert indskrevet som volontør Kadet. Følgen heraf blev, at denne 6 Aar gammel avancerede til Kadet med Gage, og at han 11 Aar gammel udkommanderedes med Orlogsskibet „Kjøbenhavn“, som var Flagskib i den Eskadre, hans Fader, daværende Scoutbynacht Fischer, kommanderede. 14½ Aar gammel blev Olfert Fischer Officer og udkommanderet som Maanedsløjtnant med Orlogsskibet „Fredericus Quintus“. Aaret efter blev han Sekondløjtnant som Nummer 12 af 18 Klassekammerater, hvis Gennemsnitsalder var 21 Aar!

Forfatteren skildrer saa grundigt Søheltns Levned, at han endda faar en ungdommelig Forseelse med, som var alvorlig nok til nær at have skaffet Olfert Fischer ud af Flaadens Tjeneste. Aar for Aar følger Læseren Fischers Karriere, og dette meget interessante Afsnit slutter med den ovenfor nævnte Sømandsdaad i Taffelbay, hvor Olfert Fischer som Chef for Linieskibet „Oldenborg“ under en frygtelig Paalandsstorm sejlede sit Skib ind paa Sandgrund og derved reddede hele sin Besætning, medens det engelske Orlogsskib „Sceptre“ og 5 Koffardiskibe forliste og mistede Størstedelen af Mandskabet.

Meget andet faar Forfatteren ogsaa med. Der er f. Eks. en udmærket Skildring af Søkadetakademiets første Tid, men det mest interessante og vigtigste Afsnit er naturligvis den meget udførlige Redegørelse for Forberedelserne til Skærtorsdagsslaget samt Begivenhederne under og efter dette. Hvert enkelt af de danske Skibes Deltagelse i Kampen omtales, alle vigtigere Rapporter og Korrespondancer anføres nøjagtigt, saaledes at Kampen belyses grundigt fra saavel dansk som engelsk Side.

Endelig er Bogen forsynet med en Række udmærkede Billeder og Planer, som er til god Nytte under Læsningen.

Forfatteren skriver i sit Forord:

„Resultatet af den ulige Kamp var paa Forhaand givet, men Englænderne maatte nøjes med en tvivlsom Sejr, og Danskerne gik ud af Kampen paa en smuk og ærefuld Maade. Den Mand, i hvis Hænder den øverste Kommando var betroet, havde sin store Del af Æren herfor. Hans Navn vil derfor altid staa indskrevet med Hæder i vor Søkrigshistorie.

Det er hans Liv og Levned samt de historiske og militære Begivenheder, der knytter sig til Slaget paa Reden, der skal fortælles om i det følgende.“

Det har Forfatteren gjort, og hædret Olfert Fischers Minde ved at gøre det godt.

Bogen er smukt trykt paa saa godt Papir, som forlanges kan i vor papirfattige Tid, og behagelig fri for Trykfejl. Det eneste ved den, som skal kritiseres, er det fæle Omslagsbillede af Slaget paa Reden!

Gustav Kragh.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Uctrækning
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



Skandinaviske Nyheder.

Siden Indførselsforbudet i 1942 har det været ret vanskeligt at fremskaffe de skandinaviske Nyheder, men nu er det saa at sige umuligt. Der er Forbud mod at sælge ustemplede udenlandske Frimærker, som er udkommet efter de sidste i Standard 1945 anførte Mærker. Salg af de senere udkomne ustemplede Mærker er strafbart, og ingen regulær Frimærkehandler indlader sig herpaa. Disse Mærker kan derfor kun fremkomme stemplede paa Breve fra Udlandet, og det er derfor ikke muligt foreløbig her paa Frimærkesiden at bringe Billeder af de nyeste Frimærker, der saaledes kun kan omtales.

NORGE. Et Sæt Landshjælp-Frimærker med Til-



Fig. 1—4.

lægstakst til Indtægt for Landshjælpen blev den 1. December udsendt.

Værdierne (Fig. 1—4) er: 5+10 Øre rødilla — „Spinderske“. 10+10 Øre grøn — „Plovmand“. 15+10 Øre lillabrun — „Skovarbejder“ og 20+10 Øre blaa — „Moder og Barn“.

Det norske Post-Generaldirektorat har meddelt, at Oplaget af Trykve Gran-Mærkerne (40 Øre, blaa) er 1,030,000 Stk.

FINLAND. Det grønne Militærmærke („Vikingen“ 1944 Nr. 7 og 10) er udkommet paa tyndt Papir.

I December Maaned udsendtes et Velgørenheds- eller Nationalhjælpsmærke, rødbrunt, $3\frac{1}{2} + 11\frac{1}{2}$ Mk. med Billede af en Blomst, der skyder op fra Ruiner.

Angaaende Finland meddeler det udmærkede Frimærkeblad „Frimærkesamleren“ følgende:

„Røde Kors Serien udkommer ikke med Motiver fra „Fänrik Ståls sägner“, idet der er planlagt en helt ny Serie, hvis laveste Værdi bliver 1 Mk + 25 P. Udgivelsesdagen kan endnu ikke oplyses. Endvidere er Vaabenbrødemærket blevet forsynet med Overtryk „ $3\frac{1}{2}$ “, men udkommer ikke foreløbig. Endelig er den laveste Værdi i den under Udarbejdelse værende Idræts-serie fastsat til 1 Mk. + 50 P. som Følge af den pr. 1. December stedfornede Forhøjelse af Tryksagsportoer fra 50 P. til 1 M.“

SVERRIG. Den smukke „Svenska Flottan“ Udgave er nu udkommet i følgende Oplag:

10 Øre, 2-sidet takket, 10,944,900 Stk. 10 Øre, 3-sidet takket, 5,086,000 Stk. 20 Øre, Trykningen er ikke afsluttet, men Oplaget bliver meget stort. 30 Øre 1,882,900 Stk. 40 Øre 3,391,800 Stk. 90 Øre 1,018,100 Stk.

Julemærker.

Vore Læsere er sikkert vidende om, at Interessen for Julemærkerne er vokset stærkt i de sidste Aar. Jeg omtalte paa sidste Frimærkeside, Nr. 12, 1944, Magazin du Nord's smukke Jubilæumsudstilling, og dets smukke og praktiske Julemærkealbum. Nu er der fra dets Frimærkeafdeling udsendt et udmærket Katalog over Julemærker, som omfatter hele Skandinavien, U. S. A., Canada og Sydafrika. Kataloget giver alle nødvendige Oplysninger om Julemærker; Priserne gælder dog kun ubrugte Eksemplarer, men Prisen for brugte Mærker er betydelig ringere. Foruden de officielle Julemærker for hele Danmark findes ogsaa Fortegnelser over Julemærkerne for Aalborg og Odder.

Der er forøvrigt dannet en Forening, „Danmarks Julemærkesamler Forening“, som i de forskellige Filatelistblade annoncerer efter Medlemmer. Nærmere Oplysninger om denne faas hos H. Stampe, Telf. Godthaab 8536 eller ved Henvendelse til Formanden, N. Krog, Værnedamsvej 3, V.

H. C. Aug. Hansen, St. Strandstræde 4 • Køber og sælger alle gode Frimærker. Speciale: Oversø

KAP HORNS-GUT

(Fortsat fra forrige Nummer)

ELLEVTE KAPITEL

TIDEN havde mærket Peter Malm. Han var dog stadig Kæmpen og havde aldrig været kaldt andet, siden han for Aar tilbage slog sig ned i den lille Kystby med sin Baad og sin lille Søn Erik. Ingen vidste, hvor han var kommet fra. Saa længe nogen huskede, havde han boet i sit eget lille Hus ved Havnen og ernæret sig med sin Baad „Pilen“. Han kadrede — sjakrede med forbisejlende Skibe — solgte sine Varer for *ol'ropes* — gammelt Tovværk — og gamle Sejl, og selv om dette ikke var nogen Guldgrube, havde det dog givet Peter Malm et nogenlunde Udkomme; men der var heller ikke det Vejr, der fik ham til at være uvirksom, naar der var Skibe i Farvandet.

Den lille Erik var vokset op i Baaden hos Faderen. Han havde taget sine Tørn med — baade i Storm og i Stille, og da han var naaet saa vidt, at Kæmpen spurgte ham, hvad han vilde være, var Svaret blevet, som det maatte blive. Og saa var Erik Malm gaaet til Søs.

Han havde troligt slægtet sin Far paa. Han fo'r paa lange Rejser — lagde Penge op og kom kun hjem hvert andet eller tredje Aar, men saa gik Glædesbølgerne ogsaa dobbelt højt i Kæmpens Hus ved Havnen. Peter Malm var stolt af sin Dreng.

Det var nu et Aar, siden Erik var rejst over til Klitøen for at læse. Eksamen var forbi, vidste Peter Malm, og han gik utaalmodig og ventede paa Resultatet. Men der kom hverken Brev eller Søn.

„Skulde han være dumpet og af Skam være stukket af til Søs igen? Nej, det lignede ikke Erik. Nok var han ærekær, men den Sorg kunde han ikke gøre sin Far. Herregud! Han kunde jo ikke gøre for, hvis han ikke havde Evnerne.“ Saaledes gik Peter Malm i to Dage og tænkte og talte med sig selv til sin Drengs Forsvar, mens „Pilen“ laa uvirksom og rev og sled i sine Fortøjninger.

Folk ved Havnen gisnede og havde travlt. Hvad gik der mon af Kæmpen? Det var uheort, at Kadrejerbaaden laa stille, naar der var fuldt op af Skibe i Farvandet. Men Peter Malm lod dem gisne og holdt sig hjemme. Han vilde være den første til at lykønske sin Søn — eller trøste ham, hvis det var gaaet galt.

Endelig kom saa Erik — men ikke den Erik, Peter Malm havde ventet. Sørgmodig og nedtrykt traadte Sønnen over Tærskelen til sit Hjem, og uden at vise Tegn paa Oprømthed tog han mod den gamle Mands glædestraalende Velkomsthilsen.

Peter Malm stod længe med sin Drengs Haand i sin og var i Tvivl om, hvad han skulde tro.

„Ja, jeg maa vel ønske Dig til Lykke, Erik? Jeg synes ikke, Du ser ud som en nyslaaet Styrmand.“

Erik gengældte den Gamles faste Haandtryk.

„Tak, Far! Jo oh, Eksamen fik jeg — ogsaa en god Eksamen; men det er jo ikke alt. Dermed er jeg jo endnu kun Papirstyrmand.“

„Visvas!“ udbød den Gamle. „Er Patentet i Orden, kommer det andet jo af sig selv — bære ingen Skruplerier over det, min Dreng. — Men hvad ser jeg?“ ... Han betragtede Eriks Haand. — „Ring paa Fingeren. Nej, ser man det, og det er man holdt helt udenfor.“

Erik slog rødmende Øjnene ned og trak forlegent Haanden til sig.

„Det var Mening, det skulde være en glædelig Overtaskelse. Men det er en underlig Historie, og jeg tror, den bliver bedrøvelig i Stedet.“

„Du har vel ikke gjort noget galt?“ spurgte Peter Malm alvorligt.

Erik rystede paa Hovedet.

„Jeg skal nok fortælle Dig det altsammen, Far; men la' mig nu først komme lidt til Ro. Jeg er helt fortumlet af at tænke paa det, der er sket.“

Da Erik saa havde hvilet sig ud efter Rejsen, aabnede han hele sit Hjerte for Faderen, og Peter Malm sad anægtig og nikkede bifaldende, da han hørte, hvor godt det var gaaet paa Skolen; men da Erik kom til Kærnen i sin Beretning og nævnedes Konsul Parker, stivnede Smilet paa den Gamles Læber, og hans Ansigt blev graat og haardt som et nøgent Fjæld.

Parker — Erik — og Parkers Datter — Nej — han turde ikke tænke den Tanke til Ende. Der gik en Sitren igennem den gamle Mand. Han rystede fra Isse til Fodsaal, mens han i Spænding hørte efter. Og da Erik saa til Slut fortalte om Ole Vibe, om alt, hvad han havde været for ham, om hvad han havde sagt og raadet ham, var Uvisheden borte. Det kunde kun være den Parker, han kendte fra „Polaris“. Hele Fortiden stod med ét lyslevende for Peter Malm.

„Ole Vibe var altid en god Kammerat og en retskaffen Mand,“ mumlede han næppe hørligt.

Saa blev der Tavshed i Stuen. Erik sad tankfuld med Haanden under Kinden og stirrede ret ned for sig. Han aandede tungt — undertiden saa tungt, at det blev til lange, skælvende Suk, og Peter Malm sad i stille Deltagelse og betragtede sin Søn. Hvem der led mest var vanskeligt at sige. De havde hver sit paa sin Maade.

En lille Edderkop faldt ned fra Loftet. Den havnede i Eriks Haar og kravlede lidt omkring, men dumpede saa videre i en fin Spindetraad, der berørte

hans dunede Kind. Det krillede, og han rev den bort med Haanden.

Peter Malm havde set det, og han tænkte sit. Nu saa har op efter Lampen. Den blafrede. Eriks lange Beretning havde tæret paa Petroleumen. Saa lagde han medfølelse sin Haand paa Eriks Hoved.

„Vorherre være med Dig, min Dreng. Skal vi saa gaa til Køjs og tænke over det til i Morgen. Nu gaar Lampen ud.“

I otte Dage havde Erik gaaet i Spænding og ventet paa Brev. Peter Malm havde gjort sit til at gøre ham mistrøst. Han havde bestemt raadet ham til at opgive sit Valg. „Man skal ikke søbe Kaal med de store,“ havde han sagt, og det var det eneste, han gav som Grund til, at han ikke syntes om Partiet.

Men Erik havde bestemt vægret sig ved at opgive Helga — saa bestemt, at Peter Malm havde fundet det klogest ikke at røre mere ved den Sag. Det gav sig vel nok, naar først Drengen kom ud at virke igen, tænkte den Gamle, og han passede sin Bæd og sin Handel. Han havde nok sine triste Tanker, men han lod ingen saa Indblik i dem. Og Erik lod han tilsyneladende skotte sig selv.

Saa en Aften, efter at han havde ligget ude med „Pilen“ hele Dagen, traadte han oprømt ind i Stuen.

Erik sad saa fordybet i sine egne Tanker, at han ikke bemærkede det Pust af Livlighed, der trængte ind med den Gamle.

„Nu over Bord med Bekymringerne, min Dreng,“ sagde Peter Malm. „Jeg har en Tjans til Dig.“

Erik saa spørgende op.

„En Tjans — med hvad?“

„En Australiepakke — en stor Fuldrigger. Den er ankret op ude paa Reden og skal have en ny Andenstyrmand. Den forrige er bragt syg i Land. Hvad siger Du til det?“

„Jeg har faaet Brev fra Helga, sagde Erik.

„Naa!“ svarede den Gamle mut. „Og saa?“

„Ja, hun skriver jo saa meget. Jeg skal hilse Dig fra hende — ogsaa fra Ole Vibe.“

„Tak!“ sagde Peter Malm. „Og hvad saa?“

„Ja, hvad saa,“ sukkede Erik omsider. „Hun skriver, at det nok bliver godt altsammen; men hendes Far vil, at Forlovelsen foreløbig skal hæves og udsættes et Aar, og i den Tid maa vi hverken se hinanden eller skrive til hinanden. Ja, ikke engang Ringen maa jeg beholde.“

„Parker er en Ærkeslyngel, og det har han altid været,“ busede det uforvarende ud af Peter Malm. „Naa — og hvad siger Du saa til det, Erik?“

Erik stred en haard Kamp med sig selv. Det rev og sled i ham. Hvad skulde han vel sige? Hvad skulde han gøre? Og hvad nyttede det altsammen. Saa sprang han med ét op fra Stolen. Hans før saa sørgmodige Øjne luede som to Ildsvælg, og Peter Malm veg forfærdet et Skridt tilbage.

„Hvad jeg siger,“ udbrød Erik med hæs Røst og rev med et Ryk Ringen af Fingeren. „Jeg siger: kan Helga gaa ind paa det, kan jeg ogsaa. Og saa tager jeg Tjansen, Far.“

TOLVTE KAPITEL

„Neptunus“ hed Tjansen. Det var et portmalet

Staalskib — fuldrigget paa alle tre Toppe — med slanke Linier i Skroget og en Stævn som en Kniv — en Krumkniv, der buede ud under Bovsprydet i en Galionsfigur, der forestillede selve Havets Gud.

Ager hævde Poopen — Halvdækket — sig med sin hvide Halvrunding som en mægtig Hæl, der var klasket oven paa Hoveddækket. De mange skinnende Koojer sagde tydeligt nok, at Skuden i sin Tid var bygget til Paketfart mellem den gamle Verden og Australien. Men siden Oceanflyverne havde gjort det af med Passagerfarten for Sejlskibenes Vedkommende, blev de overkomplette Kahytter benyttet til Opbevaring af den lettere Proviant og som Sejlkojer.

Midt mellem Kryds- og Stormasten hørte Halvdækket op. Her i Forkant havde Styrmandene deres Kamre med Udsigt over Stordækket, men i Øjeblikket var der intet af dette Dæk synligt — kun Baadene og Toppen af en Røghat, der ragede op over det store Ruf henne For, antydede, at i en eller anden Dybde her under maatte Dækket være. Helt forude sluttede Bakken af — ogsaa med sin hvide Halvrunding — som en Snip paa Snabelskoens.

„Neptunus“ kom med Trælast fra Norrbotten. Tolv Fod ragede Dækslasten op over Hoveddækket.

Op efter mødte Øjet Sejl og atter Sejl; udsprændt mellem Master og Ræer, mellem Stænger og Klyverbom og mellem andre Rundholter strakte de hvide Flader sig mod Himlen som majestætiske Taarne — holdt sammen og rettet ind af et Net af Tovværk, der for den ukyndige tog sig ud som et indfiltret Kaos. Og dog var der ikke en Tovende, uden den udgjorde et Led i den Mekanisme, der under én Vilje og to og tredive Mands fysiske Kraft omdannede Vinden til den Energi, som drev Fuldriggeren „Neptunus“ frem gennem Vandet — til en Energi, der kunde modarbejde sit eget Udspring. Det var netop det, den gjorde nu. „Neptunus“ krydsede sig frem for en stiv nordlig Kuling.

Andenstyrmand og Folkene skærpede Ræer. Kaptajn Steffen og Førstestyrmænd Høj saa til oppe fra Halvdækket. Det var efter en Manøvre, der havde krævet begge Vagter paa Dækket. „Neptunus“ var gaaet over Stag.

Kaptajn Steffen var op mod de tre Snese — middelhøj og tætbygget — nærmest undersætsig. Mange Aars Liv paa Søen havde præget hans Ansigt. Han var indesluttet — talte ikke meget ud over de Ordre, han gav med Hensyn til Sejladsen, og de var korte og uden Vaklen. Han var Viljen om Bord. Hans to Styrmand var Hænderne, der brugte Værktøjet til at gennemføre den — det Værktøj, som bestod af den Samling mere eller mindre duelige Søfolk, der hørte til foran Stormasten.

„Hvad mener De om den nye Andenstyrmand?“ spurgte Kaptajn Steffen henvendt til Førstestyrmænd.

Styrmand Høj trak paa sit store Smilebaand og paa sine brede Skuldre; for Styrmand Høj svarede ikke alene til sit Navn, men han havde det ogsaa paa den anden Led — en sand Goliath med Lemmer som en Bjørn. Han var et fredsommeligt Menneske over for sine Standsfæller. Rapperne sagde, han var en Satan.

„Jo—oh,“ svarede Styrmand Høj. „Jeg tænker, vi skal faa Fornøjelse af ham. Jeg har sat ham grundigt ind i Arbejdsmetoden, og jeg tror nok, han er vant til

Rumlen. Han har jo sejlet en Del med Amerikanere og Novascotiamen.“

„Ja saa,“ sagde Kaptajn Steffen. „Saa har han jo gaaet en haard Skole igennem.“

„En god Skole,“ tilføjede Styrmand Høj. „Og en sund Skole for en Koffardiofficer skulde jeg mene. Man lærer godt Sømandsarbejde om Bord i disse Skibe — og ikke mindst at holde Øjnene aabne om Natten. Jeg glemmer aldrig Nattevagterne om Bord i „Mary Ann“, naar Kofilnaglerne susede os om Ørene som Flagermus. Men det var den Gang. Nu sejler man jo med Børnehjem, siden Søloven er gaaet paa Akkord med Arbejdsmetoden om Bord.“

„Søloven kan være god nok ved Land,“ sagde Kaptajn Steffen. „Men i Søen holder jeg alligevel paa den gammel-dags Fremgangsmaade til Opretholdelse af Disciplinen om Bord.“

„Blot den ikke var saa dyr,“ kom det med et Hjertesuk fra Styrmand Høj; for han kendte sig selv og han vidste, at den gammel-dags Fremgangsmaade stod i nær Forbindelse med hans Bjørnelabber.

Imidlertid var Ræerne rettet ind. Det løbende Tovværk var klareret op og hængt paa Plads.

Andenstyrmand Malm kom gaaende fra Foren hen over Dækslasten. Han bemærkede, at en af Braserne var faldet ned igen og hang og slæbte udenbords, og han gav en af Folkene Ordre til at hale den ind og klare den op.

Manden, som Henvendelsen var rettet til, kom lige fra Roret. Det var en lille, sortsmdset Russerfinne med Underbid og et Par sorte, skulende Øjne. „Kaika“ hed han, og han saa foragtelig paa Andenstyrmanden og gik forefter uden at efterkomme Ordren.

„Hal den Brase ind og klar den op!“ raabte Erik efter ham.

„Ni får sige til Pøjkerne,“ svarede Finnen og trak haanligt paa Skuldrene.

Men Erik Malm var ikke Drømmeren mere. Nu stod han paa et gyngende Skibsdæk — lysvaagen og i fuld Bevidsthed om Betydningen af sin Stilling. Som en Stormvind fo'r han fremover og stillede sig i Vejen for Finnen, og hvor hurtigt Kaikas Haand end var bag omme paa Lænden, var Erik dog hurtigere. Han greb Finnen i begge Arme og rystede ham, saa den halvt dragne Kniv fløj ham ud af Haanden og ud over Skibssiden.

„Forstod Du ikke, at jeg sagde, Du skulde klare den Brase op?“

„Jæ-ævel!“ hvæsede Finnen, og da Eriks Jerngreb forhindrede ham i at bruge Armene, brugte han baade

Ben og Tænder. — Saa løftede Erik ham højt op fra Dækslasten, og med et „kæh“ slyngede han ham spjættende hen mod Braserne.

Kaptajn Steffen var imidlertid gaaet under Dæk. Han vilde helst ikke se — ikke blande sig i sine Styrmands Forhold til Folkene. Men med desto mere Interesse havde Styrmand Høj fra Halvdækkets Forkart fulgt Skærmydselens Udvikling, og hans store Fingre havde uafbrudt været i krampagtig Bevægelse.

„Paa ham igen, Andenstyrmand! Paa ham igen!“ raabte han, da Finnen rejste sig. „Han har ikke faaet nær nok!“

Men Finnen lod til at have faaet rigeligt. Han stod og ømmede sig og følte paa sine Lemmer, som om han var i Tvivl, om han havde dem alle i Behold.

„Skal vi saa se at faa den Brase halet ind og klareret op?“ sagde Erik.

Og Finnen gik i Gang med Brasen, mens han skulede og skar Tænder.

„Perqula! — Satan!“ bandte han, idet han med et Halvstik gjorde Kvejlen fast om Naglen.

Saa humpede han forefter og dykkede ned gennem det Hul i Dækslasten, der førte til Folkelukkafet; men inden han helt forsvandt, truede han agterefter, og han perquerede og jævlode, som kun en Russerfinne kan gøre det.

„Det var rigtig nydeligt, Styrmand

Malm,“ sagde Førstestyrmand, da Erik kom hen paa Halvdækket. „De er jo ligefrem en hel Kastegyng. Men aa-aah — det var alt for lidt, han fik, siger jeg Dem — den Bandit. De skulde have lukket Kæften paa ham for en fjorten Dages Tid. Nu har vi straks hele Banden der henne fra.“ „Styrmand Høj kastede Trøjen og smøgede Skjortearmerne op. „Jeg skal sige Dem, Andenstyrmand, det er ham, der puster alt Vrøvlet i de andre.“

„Saa-aah,“ sagde Erik. „Det lille Kryb?“

„Ja, det kan De bande paa. Han spiller Smaakonge over de andre i Lukafet, gør han. Utilfreds er han altid — baade med Arbejdet og Kosten, som om saadan en Finnefa'en er vant til at gnave andet end Birkebark. Og de andre holder med ham. De tør ikke andet, saa bange er de for det lille Skidt og hans Kniv.“

„Kniven røg Pokker i Vold over Siden,“ sagde Erik.

„Og jeg siger Dem,“ fortsatte Styrmand Høj ivrig og slog Labben haardt ned i Gelænderet. „Havde det været mig, skulde han have faaet Besvær med at tygge flere Beskøjter paa denne Rejse. Nu skal De bare gaa og passe paa ham som paa en Helvedesmaskine. De ved aldrig, hvornaar han eksploderer. — Og Kniven røg over Siden, siger De. Ja, jeg saa det; men bild Dem blot ikke ind, at Skeden er tom, naar han kommer paa Dækket igen.“



Styrmandene stod Side om Side med korslagte Arme og betragtede dem i Taushed.

„Det tegner jo til at blive en livlig Rejse,“ sagde Erik, da Førstestyrmændene endelig tav.

Styrmændene skilte Læberne i et bredt Grin, og Erik lagde først nu Mærke til hans store, gule Hestetænder, der mod den mørke Mundhule lignede et gammelt Klaviatur. Han manglede omtrent hver anden Tand.

„Livlig, siger De, Styrmændene Malm. Ja, det kommer de vist ikke til at skorte paa, Begyndelsen har jo været meget lovende. Een Mand har vi da allerede faaet paa Hospitalet.“

„De mener min Forgænger?“ sagde Erik. „Hvad fejlede han?“

„Hjernerystelse. — En Blok i Hovedet oppe fra Mærseraaen. Det var ogsaa den forbandede Finne; men der var jo desværre ingen, der kunde overbevise ham om, at det var med Forsæt. — Ja, nu ved De jo altsaa, hvad De kan vente Dem, Styrmændene Malm. Han elsker Dem vist ikke særlig højt efter den Vejrmølle, De vendte med ham før.“

Styrmændene Høj tav. Han trommede med Fingrene paa Gelænderet. Erik saa op efter Mærseraaen og ned paa Dækslasten og op efter Mærseraaen igen, som om han maalte Afstanden og tænkte sig en Bloks Faldhastighed.

„Var det meget slemt? — Jeg mener med den Blok.“

„Slemt?“ gentog Styrmændene Høj. „Ha! Paa Hospitalet sagde de, det var Hjernerystelse; men jeg gad nok vide, hvor Manden skulde faa den fra, naar Hjernen er løbet ud gennem Spygatterne.“

Erik smilede og gjorde Mine til at gaa ned.

„Jeg skulde jo have skrevet under paa Mønstringslisten. Mon det passer Kaptajnen nu?“

Styrmændene Høj svarede ikke. Han lyttede. En Larm af mange Stemmer, der raabte i Munden paa hinanden, trængte op fra Folkelukafet.

„Sagde jeg det ikke nok?“ brummede han og vinkede Erik tilbage. „Aa, vent lidt, Andenstyrmændene. Det er bedst, De faar Efterspillet med.“

Erik var straks paa Siden af Førstestyrmændene igen. Han havde ogsaa kastet Trøjen.

„De skændes,“ sagde han, da han havde lyttet et Øjeblik.

„Ja, de kan ikke blive enige om, hvem af dem der skal gaa først,“ sagde Styrmændene Høj og gav Skjorteærmerne en ekstra Opsmøgning. „Men lad dem bare komme an.“

Saa kom de — én efter én — kravlende op gennem Hullet henne For. Finnen var sidst. Han drev paa. Han skældte og jævlende, mens de rølende skubbede sig agterover i en Klump — snart med den ene foran og snart med den anden.

Styrmændene stod Side om Side med korslagte Arme og betragtede dem i Tavshed. Hver Gang Skubberiet gik særlig stærkt, og en ny Foregangsmand blev trængt frem, fløj en haanlig Trækning hen over Styrmændene Højs Ansigt, og han hvislede et Fløjt ud mellem Tangenterne i sit Klaviatur. Det og hans nøgne Arme, hvori Musklerne arbejdede som et Spilleværk, røbede tydeligt nok den Stemning, han var i.

„Hvad vil I!“ brølede han hen imod Folkene, da de tvivlrådige standsede op agten for Stormasten. „Er det mig, I vil tale med?“

„Inte med Dig, Du Hanjævel,“ snærede Finnen. „Kaptän vil vi tale med.“

„Ja, Kaptajnen — lad os tale med Kaptajnen,“ kom det i Kor.

„Hvad vil I ham?“

„Vi vil ikke længere finde os i den Behandling, vi faar,“ dristede én midt inde i Klyngen.

„Naa, saa det vil I ikke,“ sagde Styrmændene Høj og vinkede ad Vovehalsen. „Kom her hen, Du, og fortæl mig, hvad der er i Vejen, saa skal jeg se, hvad jeg kan gøre for Jer.“

Der gik en Mumlen gennem Forsamlingen, men ingen rørte sig.

„Nu skal jeg sige Jer noget, Folkens!“ raabte Styrmændene Høj, og han buldrede Ordene hen over Hovedet paa dem som Tordenskrald. „Nu tæller jeg til ti, og er I saa ikke forduftet forefter, maa I selv om Resten.“

Det gibbede i dem, hver Gang han aabnede Munden, men de flyttede sig ikke. De trykkede sig kun tættere sammen som Kvæg under Uvejre.

„Ni!“ talte Styrmændene Høj og gjorde et Ophold. „Naa! I vil have ti! Kom saa, Styrmændene Malm.“

Hvad der fulgte efter var ikke Slagsmaal. Det var som et Smedeværksted. Men hvor ihærdigt Styrmændene Høj end brugte sine Forhamre, undgik dog intet hans Opmærksomhed. Han saa Finnen snige sig om bag Ryggen af Andenstyrmændene, og han greb ham i Nakken. Saa gik den anden Kniv over Siden.

„Perqula! — Satan!“ hvædede Finnen.

Men Styrmændene Høj bed Tænderne sammen, og saa knasede det — Tænderne — eller var det maaske Knoklerne i Kaika, som formelig fløj langt hen ad Dækslasten. Der blev han liggende som en sammenrullet Klump, mens hele den øvrige Sværm tog Flugten og forsvandt henne For som Rotter i et Hul.

Erik gik hen og pirkede med Foden til Klumpen, men den rørte sig ikke.

„Lad den Snog ligge,“ sagde Styrmændene Høj. „Han har kun faaet det, han har fortjent!“

Erik hørte ikke Styrmændene Højs Advarsel. Han bukede sig for at undersøge den saarede Matros; men i samme Nu rettede Snogen sig ud og jog ham en Kniv i Armen. Dette var den tredje, og den fulgte efter de to foregaaende — ud over Siden. Knivstikket var kun et Strejf. Og nu fik Finnen Lov til at ligge, til et Par af Kammeraterne dristede sig op og slæbte ham ned i Lukafet.

„Der ser De,“ sagde Styrmændene Høj, da han og Erik kom agterud. „Jeg sagde Dem det. De skulde have ladet ham ligge. Saadan en Finnefa'en er saa spækket med Knive som et Pindsvin med Pigge. Na — Fyrene fik jo deres Lyst styret. De skulde egentlig have haft meget mere; men man tør jo ikke røre ved dem for den forbandede Dækslast. Man risikerer jo, de ryger over Siden og lige lukt ind i Evigheden med det samme.“

„Ved De, hvad jeg spekulerer paa, Styrmændene?“ sagde Erik. „Og det har jeg for Resten spekuleret paa, lige siden jeg kom om Bord.“

„Paa hvad?“

„Paa hvorledes det skal gaa os nede under Kap med den Dækslast. Faar vi en saadan Ballade der nede, gad jeg nok vidst, hvor mange der bliver indenbords.“

Styrmand Høj saa overrasket og uforstaaende paa Erik.

„Hvad mener De, Styrmand Malm?“

„Ja — skal vi da ikke til Australien?“ spurgte Erik. „Det sagde min Far.“

„Ih, Vorherre bevares,“ lo Styrmand Høj. „Rundt Kap med Dækslast. Som om man ikke der nede har nok at gøre med at holde fast paa Indmaden. Næ-i, Styrmand Malm. Vi skal til Havre med Træet, og dér skal vi laste Stykgods til Honolulu. Men det kan De jo heller ikke vide. De er ikke engang mønstret endnu. Og saa har De endda arbejdet saa meget for Rederiet i Dag.“

Styrmand Høj lo, saa hele hans vældige Krop rystede.

„Naa-aah, ja, det kan jeg da bedre forstaa,“ sagde Erik og lo med. „Jeg har jo selv været rundt baade Haabet og Hornet adskillige Gange, men jeg har heller aldrig hørt, at nogen har gjort Turen med Dækslast. Og at min Far, som selv er en gammel Kap Horntrader, kan løbe med saadan en halv Vind; det er ubegribeligt.“

Styrmand Høj blev med ét alvorlig.

„Malm — Ma.m,“ mumlede han og kløede sig efter-

tænksomt bag Øret, mens han stirrede stift paa Erik.

Erik saa spørgende paa ham.

„Naa, det var ikke noget,“ sagde Styrmand Høj og tog Øjnene til sig. „Det var blot en bedrøvelig Hændelse, der faldt mig i Tankerne, da De talte om Deres Far. Jeg er vis paa, jeg kender ham. At jeg ogsaa skulde være paa Hospitalet med Deres Forgænger, ca han var om Bord. — Na, det er jo heller ikke sikkert, han husker mig. Jeg var jo kun Dreng den Gang — endskønt — — —“

Styrmand Høj brød pludselig af. Kaptajn Steffen traadte ud fra Bestiklukalet. Han vejrede forefter, og hans Blik fangede Eriks nøgne Arm, hvorfra Blodet piblede i Draaber ned paa Dækket.

„De har slaaet Dem, Styrmand Malm?“ sagde han. „Det var dog stygt, som det bløder. Hvorledes har De baaret Dem ad med det?“

„Det var blot en lille Meningsforskel med Folkene,“ sagde Styrmand Høj. „Men den er bragt i Orden.“

„Naa saaledes,“ sagde Kaptajn Steffen. „Smør lidt Tjære paa, Styrmand Malm; det standser Blodet. Og saa vil jeg gerne have Deres Navn paa Mønstringslisten.“

Fortsættes i næste Nr.

Maskinistkolens Elevforenings Eksamensfest

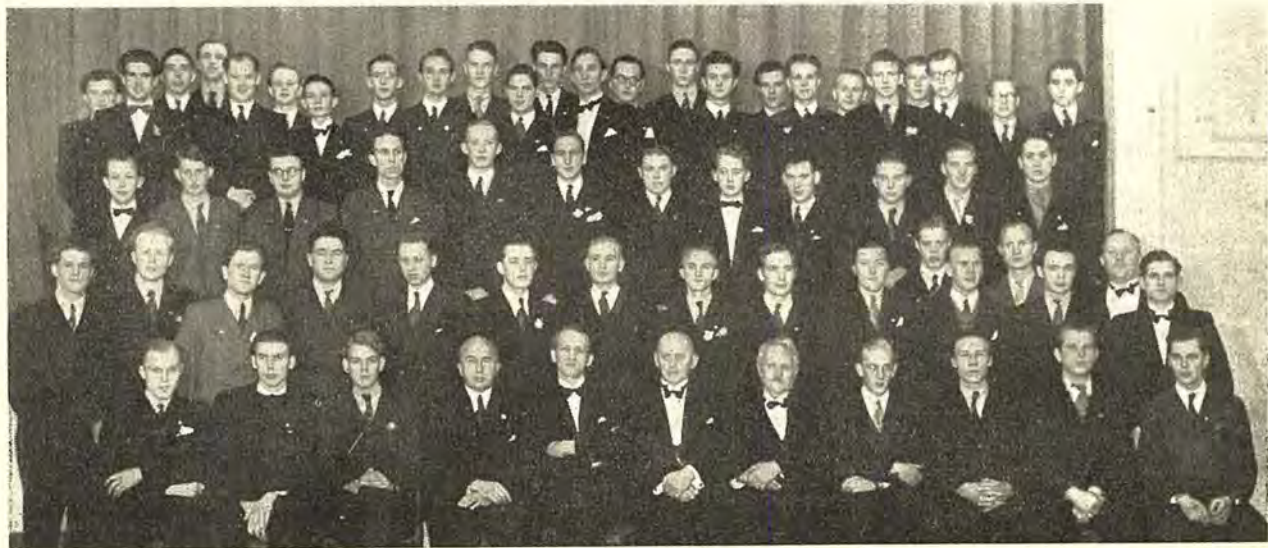
Man maa lade dem, de unge Maskinister; de har en særlig Evne til ovenpaa Sliddet at skabe Fest, og ved Eksamensafslutningen forleden var der i Borgernes Hus samlet en anselig Skare, der hurtigt skaffede Varme i de ellers halvkolde Lokaler.

Aftenens Taler Irge-niør H. H. V. Clausen, der er den ældste Lærer ved Maskinundervisningen i Danmark (han fejrede 50 Aars Jubilæum sidste Aar som Lærer), holdt Festalen i smukke og velvalgte Ord, og endnu lynede hans Øjne som dengang, da han med sit Blik fik en hel Klasse af de mest balstyrige Elever til at forstumme, jo Aarene er gaaet let henover den gamle Lærer. Efter Talen blev der uddelt Foreningens Emblemer i Guld og andre Ærestegn. Følgende Elever, som havde bestaaet den udvidede Maskinisteksamen, Robert Wagner Jepsen 143 Points, Preben Nørremark Petersen 149 Points, der allerede ved den alm. Eksamen fik Foreningens Emblem i Guld, modtog som en særlig Udmærkelse Guldemblemet med Laurbærkrans.

Henning Arne Schrader 149 Points, Frits Bech 142 Points og Joseph Benn Thomsen 138 Points fik Foreningens Emblem i Guld. Yderligere fik Konrad E. A. Carlsen, der havde bestaaet den alm. Maskinisteksamen med 102 Points, og Knud E. Warner 100 Points Guldemblemet.

Desuden fik Robert Wagner Jepsen, Konrad E. Carlsen og Henning Arne Schrader hver 100 Kroner fra Bogfonden.

Til den almindelige Maskinisteksamen mødte 104 Eksaminander, og 77 bestod. Til den udvidede Maskinisteksamen mødte 83 Eksaminander, hvoraf 74 bestod. Festen overværedes af en Række prominente Personer, hvoraf først og fremmest nævnes Skolens Forstander, cand. mag. Heinrich Gille, og Direktøren for Maskinistundervisningen, Civilingeniør V. Stahl, samt Elevforeningens Formand Sv. Aa. Sørensen, der selvfølgelig indledede Aftenen, som iøvrigt sluttede med Bal og Luftalarm.



Elevholdet fotograferet. I Midten i Forgrunden ser man Direktøren for Maskinistundervisningen E. Stahl, Formanden for Elevforeningen Sv. Aa. Sørensen, Ingeniør H. H. V. Clausen og Skolens Forstander, cand. mag. Heinrich Gille.

SKIBS *Bygning*



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

B&W

J. ØKSEN · 43

Kongelige Yachter

(Fortsat fra forrige Nr.)

OG

Ved O. BENZON

Kongelige Yachtsmænd

I 1909 blev der paa Germania Værftet i Kiel bygget en ny „Meteor“, der skulde afløse den i Amerika byggede Skonnert. Denne nye Skonnert blev tegnet af en af Tysklands mest kendte Konstruktører, nemlig Max Oertz, da Kejseren ønskede at vise, at man nu i Tyskland var i Stand til selv at konstruere, bygge og bemane en Skonnert uden at behøve at ty til Udlandet eller udenlandske Konstruktører for at faa tegnet eller bygget en Lyst-Skonnert eller andre Lyst-fartøjer.

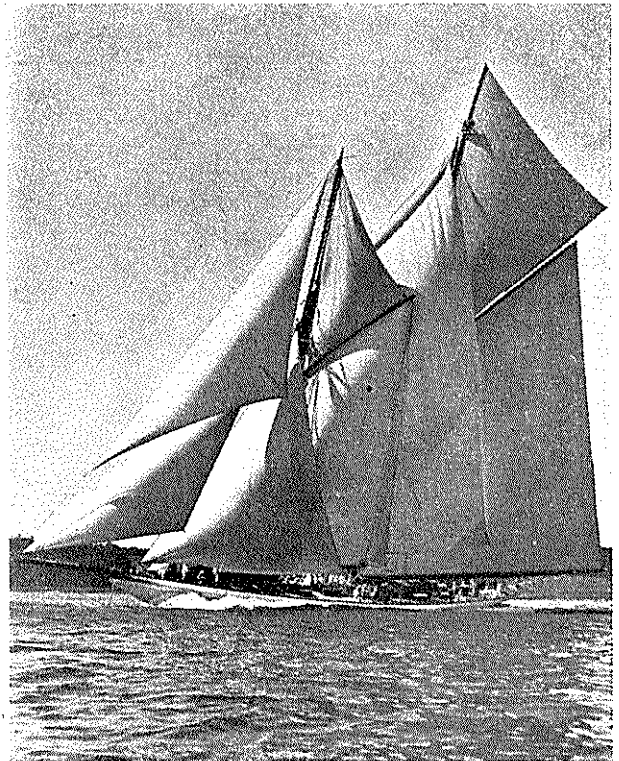
„Meteor“ var bygget af Staal til Germanischer Lloyds' højeste Klasse og var 129,2 Fod lang, 27,15 Fod bred og med et Dybgaaende paa 14,8 Fod. Den var et smukt og hurtigt Fartøj, der hævdede sig overfor sine Konkurrenter baade i Kiel og ved Cowes, hvor den deltog i de aarlige Kapsejladser, og det mod Konkurrenter som Skonnerterne „Westward“, „Waterwitch“, „Margherita“, „Germania“, „Suzanne“, der alle deltog i Sejladserne ved Cowes og alle var blandt det bedste, der fandtes af Skonnerter, og hvis Lige vi ikke mere faar at se. Kejseren havde foruden sin Skonnert en af de største kgl. Dampyachter: „Hohenzollern“, bygget 1893 i Stettin.

Den nye „Hohenzollern“ afløste den tidligere kejserlige Dampyacht „Hohenzollern“, en Hjuldamper bygget 1877, der nu overgik til Marinen og fik Navnet „Kaiseradler“.

„Hohenzollern“ var paa Størrelse med en af Dtidens Krydsere. Den var et elegant Fartøj med en meget luksuøs Indretning og blev af Kejseren brugt til alle Ture, hvor han kunde komme tilvands, og var en velkendt Gæst ved den norske Kyst paa hans aarlige Ferietur herop. Den var 382 Fod 6 Tommer lang, 45 Fod 9 Tommer bred og stak 32 Fod 1 Tomme og virkede større ved sit hvidmalede Skrog og sin megen Forgyldning. Som Tender til „Hohenzollern“ havde Kejseren Avisodamperen „Sleipner“, der var 200 Fod lang og havde en Fart af 25 Knob. Han var, naar han sejlede Kapsejladser, ledsaget af en Torpedobaad eller Avisodamperen „Grille“.

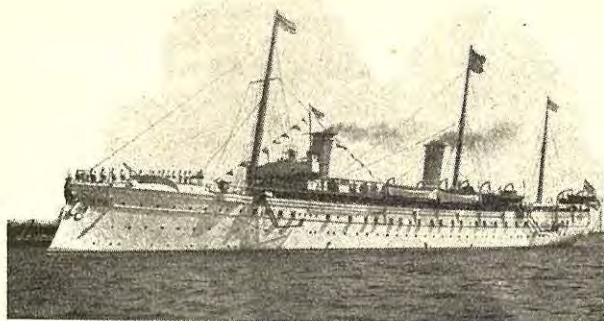
Kejser Wilhelm var den drivende Kraft i Kieler-Ugen, der var blevet til den store Sejl sportsbegivenhed ene og alene ved Kejserens Protektion og Deltagelse i Sejladserne med sine Kuttere og Skonnerter, hvad der trak Deltagere til Ugen fra alle Sejl sportsnationer og paa sit højeste havde sat selve Cowes-Ugen i Skygge og forarsaget, at Clyde-Ugen maatte opgives paa Grund af manglende Deltagelse, hvad Engleskmændene var de første til at indrømme. Under Kieler-Ugen opholdt han sig altid ombord paa „Hohenzollern“, hvor han udviste en udstrakt Gæstfrihed mod de fremmede Yachtsmænd, der deltog i Ugen, ligesom han udstedte Indbydelser til disse til som hans Gæster at deltage i Kapsejladserne ombord paa „Meteor“. Hans Energi og

Vitalitet belyses bedst af følgende lille Uddrag af et Brev, som en engelsk Yachtsmand skrev i 1896: „Kejserens Energi under Kieler-Ugen var en Oplevelse. Naar han ikke selv deltog i Kapsejladserne med sin Kutter („Meteor II“), fulgte han ombord i sin Dampbarkasse med den største Interesse Sejladserne indenfor de mindre Klasser. Hans lille blaa Dampbarkasse pillede frem og tilbage mellem de fremmede Yachter, hvor han aflagde Visitter. En halv Time efter at han var vendt tilbage fra en Kapsejladser med sin Kutter, var han paa Tennisbanen ved Klubhuset, hvor han spillede Tennis med Herr von Krupp og nogle Damer fra Hoffet. Han havde daarlig nok været borte fra Tennisbanen i 10 Minutter, før han stod i Klubbens Sal i Admiralsuniform og uddelte Præmierne til Dagens Vindere i Sejladserne. Saa deltog han i Middagen, og jeg har set ham tilbringe mange Timer i Samtale med Yachtsmænd fra alle Nationer ved Gal'a-Middagen i Kejserlige Tyske Yachtklub eller ved en Bier-Abend i Kiel, Eckernförde eller Travemünde. Han var i Sandhed utrættelig. Jeg kan huske, at ved den sidste Kieler-Uge blev noget af Kobberforhudningen paa „Meteor“'s Ror beskadiget, og Kutteren blev taget i Dok for at faa det repareret, og Kejseren kunde ikke lade en saadan Lejlighed gaa fra sig til at vise sine



„Meteor“.

Officerer fra Marinen, hvorledes en stor Kutter var skabt, saa han tilsagde Cheferne fra alle de i Havnen liggende Krigsskibe til at give Møde paa Dokken, hvor han selv forklarede dem de forskellige Finesser ved



„Hohenzollern“.

dens Konstruktion. Naar Kejseren sejler Kapsejlad, udstedes der ifølge hans Ordre Invitationer til de af Ministeriets Medlemmer, der tilfældigvis opholder sig i Kiel.“

Kejseren var ogsaa Ophavsmanden til Kapsejladserne mellem Tyskland og Amerika indenfor Sonderklassen, der i Aarene før Krigen 1914 skiftevis fandt Sted i Amerika og ved Kiel, hvor Amerikanerne hævdede sig fint ved at vinde den første Serie i Amerika i 1906 og tabe den anden Serie i Kiel Aaret efter i 1907, saa eftertrykkelig, at ingen amerikansk Sonderklassebaad kom til at deltage i den afgørende Sejlad, men kun de tyske Deltagere i Sejladserne; og Kejserens Præmie gik til „Wannsee“. Men Amerikanerne lærte af Forholdene ved Kiel, saa da de igen kom derover, sejrede de saa overlegent, at man kan sige, at de kom, saa og vandt. Efter denne Sejlad skænkede de den Kejserlige Tyske Yachtklub den hurtigste af deres Baade med Sejl og alt Udstyr for derigennem at give tyske Sejlere Lejlighed til at sætte sig ind i de amerikanske Finesser saavel for Skrog som Sejl.

Kejseren fik ogsaa sine Sønner interesseret i Sejlad, og Kronprinsen var en habil Rorsmand i sin Sonderklassebaad „Angela II“, hvormed han deltog i Kapsejladserne ved Berlin og i Kiel.

Kejser Wilhelm satte sit Præg paa Sejlporten i

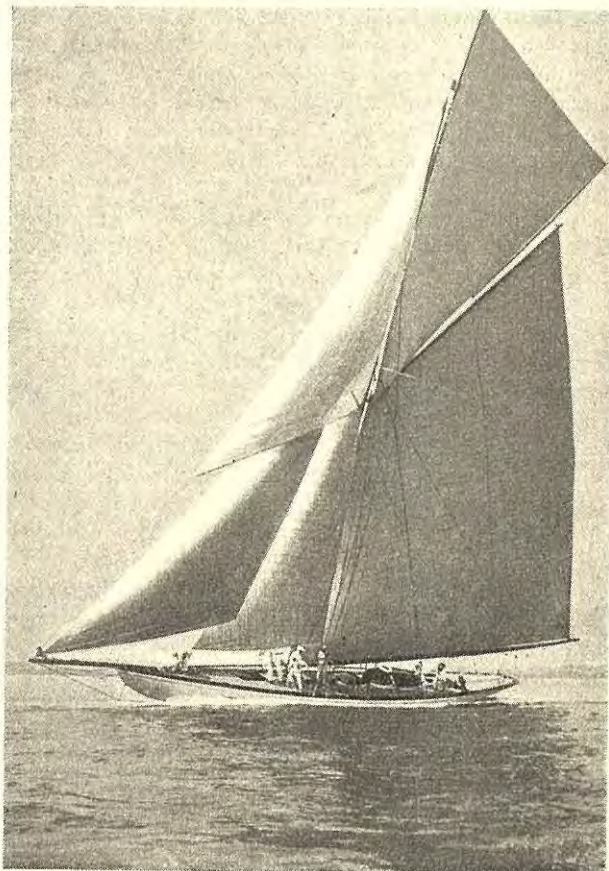


„Giralda“, spansk Kongeyacht.

Tyskland ved sin ukuelige Interesse for denne, og hans Betydning for Sejlporten kan endnu spores baade i Tyskland og i andre Lande, idet han altid var beredt til at skænke Præmier eller arrangere Sejladser, hvor det kunde gøres. Han var Sejlporten en god Protektor,

som ikke maa glemmes, selvom han havde sine Særheder, der ikke var lige morsomme, men det skal ikke omtales, kun skal man huske hans Interesse for Sejlporten.

Kong Alfons af Spanien fulgte Kejser Wilhelms Eksempel, idet han gjorde alt, hvad der stod i hans Magt, til at faa Befolkningen til at interessere sig for Sejlsport. Personlig var han aktiv Sejler og deltog i Kapsejladser baade i England og hjemme med sine forskellige Fartøjer. Han begyndte sin Sejlsportskarriere som Ejer af den engelsk byggede Dampyacht „Giralda“, som han overtog ved sin Tronbestigelse.



15 Mtr. „Hispania“. Kongen af Spanien.

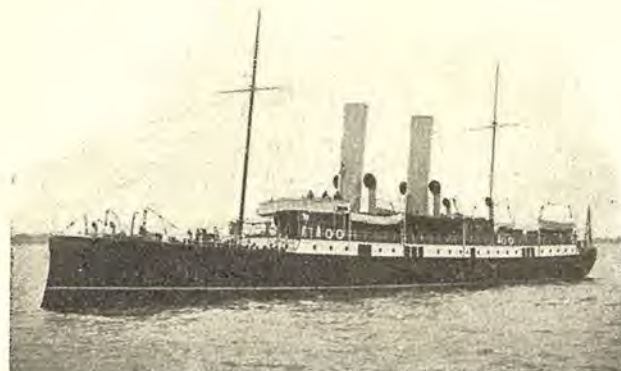
„Giralda“ var 289 Fod lang og paa 1604 Tons tegnet af Cox og King, London, 1894 og bygget samme Aar af Fairfield Shipbuilding and Engineering Co. for Oberst Mc. Calmont, af hvem den spanske Regering købte den for at bruge den som Depechebaad under den spansk-amerikanske Krig, da den var meget hurtig, men den kom ikke til at gøre Tjeneste som saadan, da Krigen sluttede, før den var klar til at gøre Tjeneste. „Giralda“, der var luksuøst udstyret, var Midtpunktet i Cowes-Ugen baade 1905, da Kongen var i England paa Frierfødde efter sin tilkommende Hustru, og i 1906, da han som nygift deltog i Kapsejladserne, hvor den var Midtpunktet i Festlighederne, idet han gav nogle meget udsøgte Modtagelser og i det hele ved sin Entusiasme og sit Kendskab til Kapsejladser vandt alles Agtelse.

Alfons XIII havde som omtalt selv flere Fartøjer, bl. a. en Sonderklassebaad og en lille 30 Fods Kutter

tegnet af Fife, der bar Navnet „Nenufar“, og som han selv sejlede under Kapsejlads.

Han forsøgte at fremelske en national Kapsejladsgæve ved San Sebastian, i Smag med Cowes-Ugen og Kieler-Ugen, og det lykkedes ham tildels, selv om Deltagelsen fra Udlandet ikke var stor.

Han var selv meget interesseret i Kapsejlads og deltog i Aarene før Verdenskrigen i Cowes-Ugen med



„Amélie“. Portugisisk Kongeyacht.

sin 15 Meter „Hispania“ og fik en Del Præmier med den baade dér og i Kiel.

Hans Interesse for Kapsejlads gav sig ogsaa Udslag i, at han, i Lighed med de tysk-amerikanske Sonderklasse-Matcher, fik arrangeret nogle Kapsejladser ved San Sebastian mellem spanske og amerikanske Sonderklasse-Baade, men de fik ikke rigtig nogen Betydning for Sporten i Spanien og bortfaldt efter 2 Sejladser. Kong Alfons var ogsaa interesseret i Ocean-Kapsejlads og udsatte i 1928 Præmier for en Kapsejladsgæve fra New York til Santander. Der blev tilmeldt 8 Deltagere, der blev delt i 2 Klasser, og i den første Klasse for de store Fartøjer sejrede Skonnerten „Ele-na“ og fik Kongens Ærespræmie. I 2den Klasse sejrede „Nina“, en lille Stagsejlskonner, og fik ligeledes Kongens Ærespræmie. Dette var den sidste større Kapsejladsgæve, han fik arrangeret, idet Udviklingen i Landet gjorde, at der blev andet at tage vare paa og medførte hans Abdikation i 1931.

En kongelig Yachtsmand, der var ivrig Sejler, Kunstner og Videnskabsmand, var Kong Karl I af Portugal, en værdig Ætling af Landet, der har fostret Prins Henry, Søfareren, og Vasco da Gama. Hans store

Interesse var Oceanografi, som han gav al sin Fritid, og hvis Resultater blev offentliggjort i en Serie Bøger med Titlen „Efterretninger om Undersøgelser af Havstrømme etc. foretaget ombord paa de kgl. Yachter.“

Han var stærkt interesseret i Cruising, naar han ikke var optaget af Havundersøgelser, ligesom han holdt meget af med sin engelskbyggede Barge „Viking“ at gaa paa Tagusfloden.

Han ejede Yachten „Amélie“, der var bygget i Leith i 1902 til Oberst Mc. Calmont under Navnet „Banshee“.

„Amélie“ lignede en af den engelske Flaades smaa Krydsere med Vædderstævn, sort Skrog og to Skorstene. Den var bygget af Staal, var 229 Fod 6 Tommer lang i Vandlinien, og Bredden var 29 Fod 6 Tommer. Den havde 2 Skruer og Maskiner paa ialt 1800 HK., elektrisk Lys overalt og armeret med 4 Stk. 37 mm hurtigskydende Hotchiss Kanoner. Den var elegant udstyret og forsynet med alle de specielle Apparater, som Korgen brugte ved sine Havundersøgelser.

Kong Karl har haft 5 Yachter, alle med Navnet „Amélie“ efter Dronningen. Den første var en 68 Tons Kutter, bygget af Harvey i Wivenhoe; den blev solgt til England og fik Navnet „Corsair“. Nr. 2 var en Dampyacht paa 147 Tons, Nr. 3 var ogsaa en Dampyacht paa 301 Tons, og Nr. 4 var en smuk søgaaende Dampyacht paa 635 Tons, der blev solgt til Amerika og fik Navnet „Yacona“.

Kong Karl tilbragte al den Tid, han kunde, ombord paa „Amélie“ optaget af sine videnskabelige Studier, og det er som Havforsker, han skal huskes.

Fortsættes i næste Nr.



E. Briand de Crèvecoeur

OLFERT FISCHER

Københavns modige Forsvarer

Admiral Briand har haft en heldig Haand ved Udarbejdelsen af dette Værk, som i Virkeligheden burde læses af enhver, der vil have et rigtigt Billede af vort Fædrelands Historie, klart, overskueligt, livligt og veldokumenteret som det er.
Cai Shaffalitzky de Muckadell i Berlingske Aften.

En spændende Skildring af Olfert Fischers Liv paa Søen fra han som 11-aarig sejlede sin første Tur som Kadet til han som Kommandør ledede det tapre Forsvar mod Englænderne ved Slaget paa Reden.

Hft. Kr. 12,50 — V. B. Kr. 23,00

HIRSCHSPRUNG

Vi betaler 2 Kr.

for Vikingen Nr. 1-1925

Henvendelse paa

Vikingens Eksp. - Gl. Mønt 39 - C. 9822

$\frac{A}{S}$ MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders

Søulken fortæller ...

I det udmærkede Blad, som det kendte Farvefirma Sadolin & Holmblad udgiver, „Sadolins Nyt“, er denne Gang en Artikel af „Vikings“ Medarbejder Ingeniør J. A. Thorveng omhandlende Staalskibenes Beskyttelse mod Rust og Begroning, ligesom der er en Artikel af Skibsfører K. S. Schoubye. Da den sidstnævnte Artikel giver et glimrende Billede af Livet ombord paa en af de utallige Dampere, der under normale Forhold bragte Varer ud til alle Klodens fjerneste Egne, har vi anmodet „Sadolin & Holmblad“ om Tilladelse til at bringe denne Artikel, en Tilladelse, som Firmaet straks beredvilligt gav os.
Red.

ANNO 1938 — Spillene rasler, Kæderne klirrer, og med Brag lander store trucks i Lastrummet. Hæse Raab fra Arbejderne, snart højroset Skænderi ved Lugen. „Gott verdamme“ — „Hive away“, „Fir“, og Tusinder af Tons Stykgods forsvinder i Staalfiskens Bug. — Nede i det dunkle Lastrum sveder Havnearbejderne, medens ustandselig nye Slæng rasler ned.

Jeg sætter mig paa en Kasse Granater til Bagdad og lader Tankerne flyve. — Der staar en Automobil mærket Major T. Duncan, Irak; om 2 Maaneder skal den køre mellem Daddelpalmer ud over Ørkenens stenhaarde Lergulv. — 3 Kasser Møbler til en ung nygift Flyver i Mesopotamien, hvad skal de mon opleve derude? 10 Baller Klæde til Bagdad. I Boderne i 1001 Nats Byer skal Stofferne snart glide gennem arabiske Købmænds brune Fingre, naar de sidder i Bazarerne med korslagte Ben ved Vandpiber og de lange Hovedtøjer ned over Skuldrerne og tinger timevis med Beduinerne. — 30 Kasser Granater til den engelske Garnison i Irak. — Hvem skal de lemlæste, hvilken Ulykke og Elendighed skal de mon sprede. — 5 Kasser Dukker. — Smaabørn skal juble, naar deres Indhold spredes ud over Syrien. — 10 Kasser Serum til at hjælpe ulyk-

kelige Mennesker tilbage til Livet, maaske de samme som skal dø for Granaterne, der ligger i Kasserne ved Siden af. 1200 Kasser Øl til Klubberne er Danmarks Bidrag. — Hele Tilværelsen rummes i Rutebaaden, der sejler til vor Civilisations Førposter. — Spillene rasler. Arbejderne stønner og bander, medens uniformerede Officerer ustandselig raaber og giver Ordre. Til sidst sejler de 10.000 Tons godt og ondt afsted fra Amsterdam for at spy Indholdet ud over Orienten og fyldes paany.

I 10 Døgn har „Kohistan“s Maskiner drejet ensformigt og monotont. Gongongen har Morgen, Middag og Aften kaldt til Maaltiderne, medens vi har passeret Frankrig, Portugal, Spanien og Marokkos Kyster. Nu nærmer vi os Port Said. Kysten vokser i Horisonten. I det Fjerne ses Lysene fra Byen mere og mere klart. Skibet glider ind gennem Havnen. Som en Kæmpe lygte kaster Maanen et Feskær over Byen og oplyser Gyder og Stræder, man følger det hele saa uvirkeligt, som det var et Drømmesynd. — „Let go anchod“ — og Ankeret falder med et Drøn, Kæderne rasler ud gennem Klydset, og Skibet svajer op for Strømmen. — 5 Minutter ef-



Han lignede ganske en overeksponeret Operettesorøver.

Blandt S. & H.'s 20—30 Sælgere findes adskillige Folk, der er Specialister paa særlige Omraader. Saaledes rummer Firmaet ogsaa en Skibsfarveafdeling, hvis ene Repræsentant tilmed er Skibsfører, K. S. Schoubye hører til de Soens Folk, som ikke kan tænke sig at miste Forbindelsen med Søfart og Skibe — selv efter at være „gaaet i Land“. Fra sine Togter Jorden rundt kender han saa godt som nogen de haarde Krav, der stilles til Skibsfarver. Disse Erfaringer kommer nu Afdelingens Kunder til gode. Vi har faaet Lov til sammen med Tegneren Jensenius at kikke i Kaptajnens Dagbog fra de lange Rejser og finder her nedenstaaende Blade, som efter vor Formening vil læses med Interesse ogsaa af en større Kreds.

ter vrimler Dækket af Arbejdere, Negere og Blandingsgods af alle Racer faldbydende alt fra tvivlsomme Postkort, Flamingovifter til Glasperler og Vandmeloner.

Ved 3-Lugen er et Gæng Havnearbejdere ved at gaa ned i Underlasten — en kæmpestor Neger med en Næse fra det ene Øre til der, hvor det andet skulde have siddet, en Araber med Øjne saa onde som selveste Djævelen, en anden halvt Spanier, halvt Kineser med eet Øje, en lille Græker, hvis Moder ikke havde forsmaaet en Neger, og Formanden for Gænet, en lille Perser med store Ørenringe. Han lignede fuldstændig en overeksponeret Operettesorøver med sit snavsede Skærf og højrøde Turban. Alle var de iført Hovedtøjer i de mærkeligste Farver, pjaltede Kjortler og barbenede. Da jeg skubbede til dem for at komme først ned ad Lejderen, snerrede de ad mig som Ulve og svor paa Arabisk. Snart efter gik Lastningen sin Gang. Spillene raslede, og Kasse efter Kasse landede i Rummet. Tally clerken var vel nærmest „hvid“, et Vrængbillede af vor Race med et Ansigt saa lastefuldt, at det ikke lader sig beskrive. Han var iført et laset, plettet, forhenværende elegant Jakkesæt og flossede „hvide“ Benklæder, paa Hovedet havde han en laset Tropehjel, der

for mange Aar siden havde været hvid, og paa en beskidt Lillefinger funkede en stor, uægte Diamant. — Det var en sand Illustration til Seedorffs Digt „Vi er Lastens lange Følge i den sjofle By Port Said.“

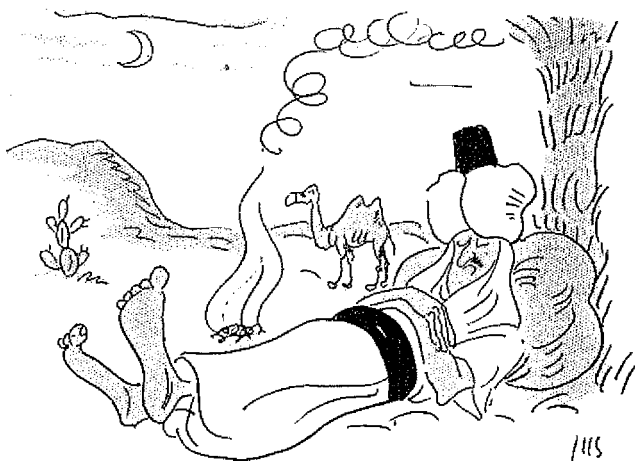
Oppe paa Dækket faldhød Negere og Arabere skrigende og raabende deres Varer, Hajer og „Agenter“ kappedes om at levere Passagerer og Officerer deres Kort „for next time“. — Midt i denne Vrimmel gik Mr. Mc'Carter omkring med et foragteligt Smil. Pludselig fik han Øje paa en gammel Araber, der var ved at pakke et Testel ud. 2. Maskinmester betragtede interesseret Kopper og Tallerkener, og snart var Handelen i fuld Gang. Araberen forlangte 4 £, og Mc'Carter bød 1½. Under ustandselig Klynken og Paakaldelse af Allah fra Araberen naaede de at blive enige om 2 £. „Very fine you look“, hviskede den gamle og strøg sig gennem Skægget og holdt en Kop op mod Lyset. Mester saa intet, han pakkede sit Testel sammen og forsvandt. — Om Aftenen gik Bølgerne højt i Messen, hvor Dagens Køb blev diskuteret. — 2. Mester sad og betragtede alle haanligt.

„Jeg ved heldigvis at bruge mine Penge bedre,“ sagde han stille. „Lad os se, lad os lære at bruge vore Penge fornuftigt,“ grinede Telegrafisten. Mc' gik ind og hentede Kassen med sit Testel og viste stolt sine Kopper og Tallerkener frem. — En Kop og en Tallerken gik rundt for at blive beundret. 2. Styrmand havde netop faaet en Underkop, som han vendte og drejede op til Slut holdt op mod Lyset. „Har De set Vandmærket, Mester?“ lo han, og viste den til Telegrafisten, der brast i en skrallende Latter, der efterhaanden bredte sig over hele Forsamlingen, efter som de holdt Porcelænet op mod Lyset. Forarget over Grineriet holdt Mester en Kop mod Køjlet og knaldede den øjeblikkelig i Dækket — en Tallerken gik samme Vej. Under stormende Jubel endte efterhaanden hele Stellet som Skaar paa Dækket. — Naar man holdt Tingene op mod Lyset, indeholdt hvert Stykke et Billede, som absolut ikke egnede sig til Fremvisning i Hjemmene. Hver Gang vi kom til Port Said, søgte Mr. Mc'Carter efter en gammel Araber med et troskyldigt Ansigt.

En Landstorm havde rejst sig, Sandet føg fra Ørkenen. — Sand i Næse, Øjne og Mund — gennem Sprækker og Revner føg det, medens Lynene sprang som Magniumsbomber, og Palmerne bøjede sig fladt mod Jorden. For fuld Fart kæmpede Skibet sig gennem Kanalen. Lige saa pludseligt, som det var begyndt, holdt det op, og i bagende Sol gled „Kohistan“ gennem Kanalen omgivet af Sandhav saa langt Øjet kunde række. Ved Færgestederne laa Beduinstammer med deres Kamelhjorde og ventede paa at komme over. — Sheikerne — de oh saa romantiske — laa pjaltede og beskidte sovende i Sandet ved et Baal af Kamel-

godning imellem deres Dyr og udsendte en Stank af Gødning, Kameler og Hvidløg.

I Suez gik den sidste Lods fra Borde, og atter drejede Maskinerne deres enstonige Gang. Vagten og Maaltider delte atter Døgnet. Hindumatroserne iførte sig deres Kjortler, medens de Hvide stønnede i det Røde Havs Varme. Solen skinnede, saa det sved i Øjnene. Landet forude voksede atter. „Kohistan“ nærmede sig Bunda Abbas, Karavanernes By i Arabien. En Flaade af arabiske Dhows (Sejlskibe) ligger atter paa Reden og venter ved vor Ankerplads. En Motorbaad med Pladsens eneste 2 Hvide pilede ud fra Land. Saa



Sheikerne — de oh saa romantiske — laa pjaltede og beskidte sovende i Sandet ved et Baal af Kamelgodning imellem deres Dyr og udsendte en Stank af Gødning, Kameler og Hvidløg.

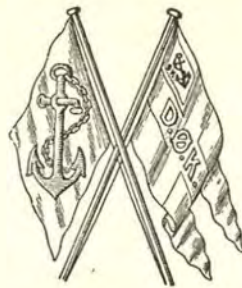
faldt Ankeret, og snart var Skibet en babilonisk Forvirring. Arabiske Havnekulier styrtede rundt og begyndte at arbejde uden noget System, stjælende alt, hvad der kan flyttes, hvis de kan se deres Snit dertil, raabende og skrigende. Skibets indiske Matroser skældte paa Hindustani, vor kinesiske Tømmermand paa Kinesisk. Araberne svor, Officererne bandede og skubbete til Araberne, der hev i forkerte Spil og tog forkert Gods. Alt dette Kaos har Styr mændene 10 Minutter til at bringe Orden i. „Avez aste“ — Sækkere

forsvandt over Rælingen ned i Sejlerne. Medens de barfodede Kulier slæbte og stønnede, stod de arabiske Skippere med et Reb i Haanden og slog Knuder for hvert Slæng — deres Maade at holde Regnskab paa.

Nye Dhows kom langs Siden, der blev raabt og skreget overalt. Inden de begyndte Lastningen, spredte de arabiske Skippere deres Bedetæpper ud, slog Panden mod Jorden og bad Allah om Beskyttelse mod Sørøvere, Storme og særlig de forbandede Englændere. Der næsten altid opdagede, om de stjal lidt af Lastningen. Trods den tilsyneladende uhyre Fortabelse i Bøn saa de fromme bedende dog alt, hvad der foregik omkring dem, — skulde en anden Dhow prøve at tage hans Tørn, var den fromme bedende Muselmand der som en af Arrigskab spruttende Djævel.

Inden Solen var forsvunden, dampede Skibet videre ud i Tropenatten med Kurs mod Oliefelterne i Abadan for at slutte Rejsen i Basrah og Bombay. — Stadigt lossedes europæiske Industrivarer fra Knapper til Ranagerlokomotiver — for paa Hjemturen at fyldes paa samme Pladser med Tropevarer og Raaprodukter til Europas Fabriker. — Saadan sejlede dengang Hundreder af store Liniebaade over hele Østen. Fra den største Havn til den mindre Plads kunde man se Røgen fra Dampskibe af alle Typer og Størrelser, der arbejdede sig frem gennem Tyfoner og Monsuner i Kampen for den fredelige Verdenshandels Udvikling og den hvide Races Fremgang.

Husk at forny Deres Abonnement!



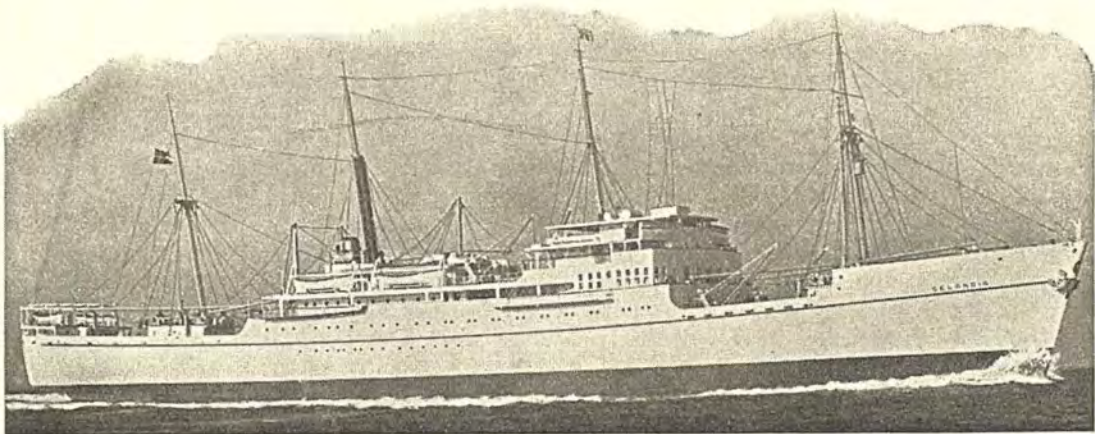
AKTIESELSKABET

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



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, 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 Petroleum's 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 Hotland
 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-Tankbåde 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 Solnæs
 A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svønningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugserifdeling
 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

Skibes Stabilitet

I. Hvad der forstaas ved Stabilitet

Ved en Genstands Stabilitet forstaas den Modstand, Genstanden yder mod at blive væltet overende eller krænget til Siden.

Lad Fig. 1 vise en Sten eller anden Genstand hvilende paa et fast Underlag.

Den Modstand, som en saadan Genstand vil yde mod at blive krænget over til den ene eller anden Side, kan let bestemmes ved, at man finder den Kraft, der er nødvendig til at frembringe en saadan Krængning. Antages en Stang AD fæstet til Genstanden, kan en Krængning foretages ved, at man virker med en Kraft K paa Stangen. Naar denne Kraft er stor nok, vil den foraarsage Krængning som vist i Fig. 2. Man kan da maale baade Kraftens og der tilsvarende Krængningsvinkels Størrelse. Den Modstand, som Genstanden øver mod Krængningen, er imidlertid lige saa stor som den Kraft, der er nødvendig til at foraarsage Krængningen. Er Størrelsen af den Kraft, der er nødvendig til at krænge Stenen til en vis Vinkel, kendt, saa er ogsaa Størrelsen af Modstanden eller med andre Ord Størrelsen af Genstandens Stabilitet kendt. Ved at krænge Genstanden over til andre Vinkler kan man ogsaa bestemme Størrelsen af den til

disse svarende Stabilitet. — Det maa her bemærkes, at Størrelsen af den Kraft, der er nødvendig til at krænge

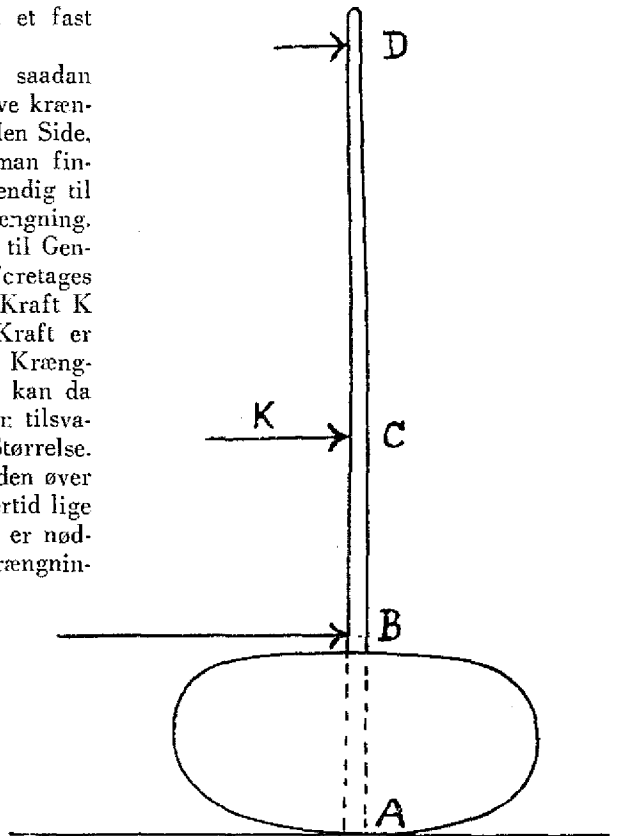


Fig. 1.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

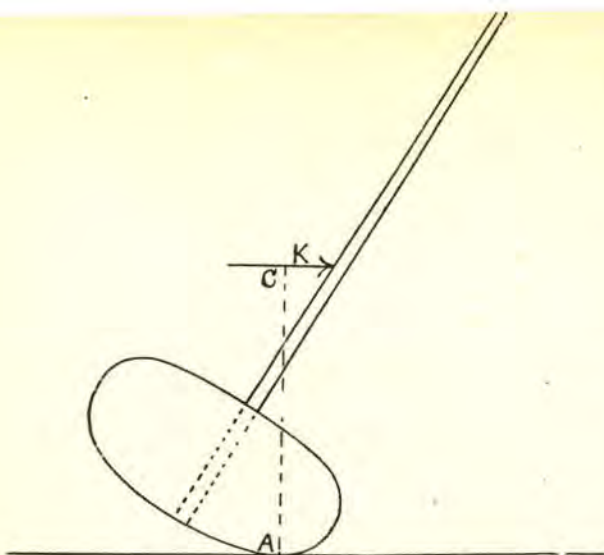


Fig. 2.

Genstanden over til en vis Vinkel, vil afhænge af, hvor paa Stangen Kraften bringes til at virke. Hvis Kraften, der virker ved Punktet C Fig. 1, saaledes er tilstrækkelig til at krænge Genstanden over til en vis Vinkel, saa maa dens Størrelse fordobles, hvis Kraften virker midt mellem A og C. Omvendt vil Kraften kunne reduceres til det halve, hvis den virker ved Punkt D, naar AD er dobbelt saa stor som AC. Det er med andre Ord ikke Størrelsen af Kraften alene, der er bestemmende for Størrelsen af Krængningen, men Størrelsen af Kraften i Forbindelse med Højden af det Punkt, hvor den virker, over Genstandens Understøttelsespunkt. Fordobles Højden, kan Kraften for den samme Krængning halveres. Halveres Højden, maa Kraften fordobles. Produktet af Kraften og Højden over Genstandens Understøttelsespunkt er derfor for en given Krængningsvinkel det samme, hvor end Kraften virker.

Man kan passende kalde den Modstand, en Genstand yder mod Krængning, for Krængningsmodstand, og den Kraftordning, der foraarsager Krængningen, for Krængningskraften. Stabilitet er derfor det samme

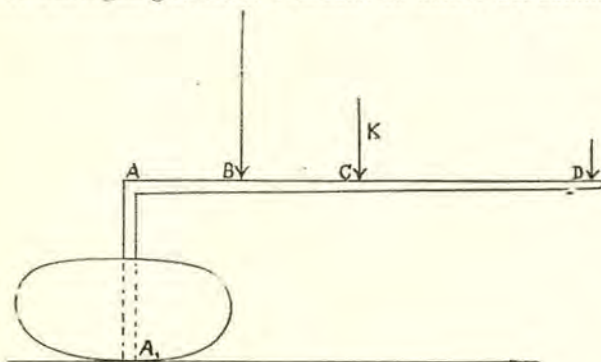


Fig. 3.

som Krængningsmodstand, og denne er lig den tilsvarende Krængningskraft.

Den krængende Kraft behøver ikke at virke vandret, men kan lige saa godt virke lodret som vist i Fig. 3, hvor den virker paa en vandret Stang AD, der er fast forbundet til Genstanden. Kraften K kan saaledes i dette Tilfælde være en Vægt anbragt ved Punktet C. Ogsaa i dette Tilfælde danner Produktet af Krængningsvægten K og Afstanden fra A af det Punkt, hvor

den anbringes paa Stangen, en Kraftanordning, hvis Størrelse er bestemmende for Krængningsvinklens Størrelse. Foraarsager en Krængningskraft som Produktet af Vægten K og dens vandrette Afstand (CA) fra A, Fig. 3, at Genstanden krænges over til en vis Vinkel som vist i Fig. 4, da er det ligegyldigt, om K er lille og Afstanden fra A stor, eller det omvendte er Tilfældet. Saa længe Produktet er det samme, bliver Krængningen den samme. Forøges imidlertid enten Vægten eller Afstanden fra A eller begge disse Faktorer, saa forøges ogsaa Krængningsvinklen. Man kan saaledes finde den i Fig. 3 viste Genstands Stabilitet eller Krængningskraft ved forskellige Krængningsvinkler ved at forøge Vægten K anbragt ved Punktet C indtil Genstanden er krænget til den Vinkel, for hvilken man ønsker at kende Stabiliteten. Den er da Produktet af AC og den anbragte Vægt. Man kan ogsaa bestemme Stabiliteten ved at bevæge Vægten K ud ad Stangen AD, indtil Genstanden derved bliver krænget til den Vinkel, for hvilken man ønsker at

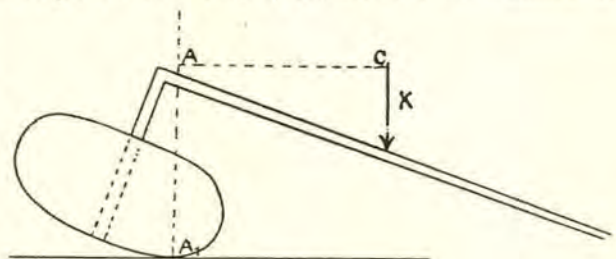


Fig. 4.

kende Stabiliteten. Denne er da Produktet af K og den nye Afstand fra A. Krængningskraften og Krængningsmodstanden eller Stabiliteten er, som det vil fremgaa af ovenstaaende, altid et Produkt af en Kraft og en Afstand, og det spiller ingen Rolle, om Kraften virker vandret, lodret eller i en hvilken som helst anden Retning. Ved virkelig Maaling af Stabiliteten er det som Regel hensigtsmæssigt at benytte en eller anden Vægt til at frembringe Krængningen. Maales saaledes Vægten i Ton og Afstanden i Fod, bliver Stabiliteten maalt i Ton multipliceret med Fod eller i Fodton. Er Vægten K f. Eks. 5 Ton, Afstanden AC (Fig. 4) 10 Fod og den Vinkel, Genstanden krænges til, 4° , saa bliver Genstandens Stabilitet ved denne Krængningsvinkel 50 Fodtons. Er den Vægt, der kræves til paa en Afstand af 10 Fod at krænge Genstanden til en Vinkel af 6° , 8 Tons, saa er Stabiliteten ved denne Krængningsvinkel 80 Fodtons. Anvendes Meter-systemet, kan Stabiliteten maales i Meter-ton, Meterkilogram o. s. v.

Anbringes en Vægt ved C paa Stangen AD (Fig. 3), der er tilstrækkelig til at krænge Genstanden over til en Vinkel paa 5° , og forøges Vægten, saa Krængningen efterhaanden bliver 10° , 15° , 20° , 25° etc., saa kan man efter at have bestemt Krængningskraften for de forskellige Vinkler opstille en Tabel, der giver Stabiliteten for Genstanden for hver 5° Krængning.

Det kan være hensigtsmæssigt at fremstille en Genstands Stabilitet ved forskellige Krængningsgrader grafisk. Det kan gøres som vist i Fig. 5. Langs den vandrette Linie AH afsætter man Afstande svarende til Krængningsvinklerne. Ved hvert af Punkterne B, C, D

etc. kan man da afsætte lodrette Afstande BM, CN, DO etc., hvis Længde repræsenterer Stabiliteten ved Krægningsvinkler paa henholdsvis 5° , 10° , 15° etc. Tegner man en Kurve gennem Punkterne M, N, O etc., vil den være af den Beskaffenhed, at Længden af de lodrette Linier mellem Kurven og Linien AH paa et hvilket som helst Sted vil repræsentere Genstandens Stabilitet ved den valgte Krægningsvinkel. Man kan derefter med største Lethed finde Størrelsen af Stabiliteten ved en hvilken som helst Krægningsvinkel ved at tegne en lodret Linie gennem det Punkt, der svarer til Krægningsvinklen, og maale Længden af Linien mellem Kurven og Linien AH. Ønsker man at kende Stabiliteten ved f. Eks. $12,5^\circ$, saa tegner man

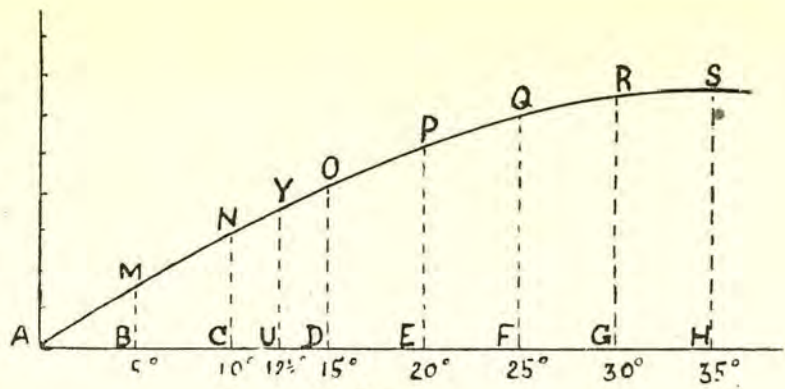


Fig. 5.

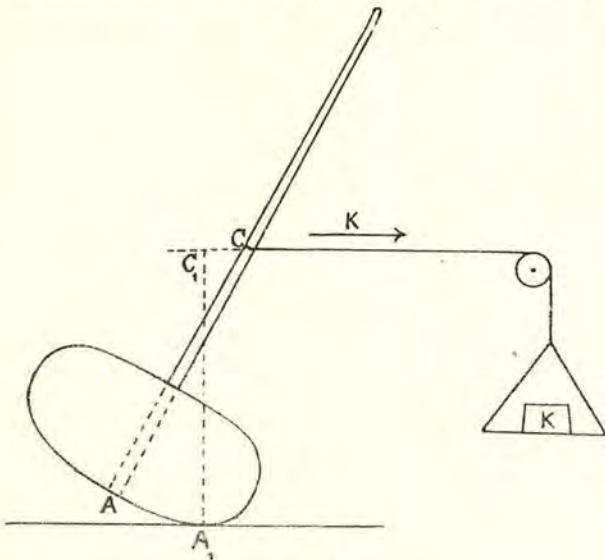


Fig. 6.

denne svarende Krægningskraft bestemmes, og Linien AH maa selvfølgelig inddeles paa en Maade, der svarer til de valgte Vinkelintervaller.

Ved Bestemmelsen af Krægningskraftens Størrelse maa man tage Hensyn til, at det Punkt, hvor Kraften virker, bevæger sig som Følge af Genstandens Krægning. Lad saaledes Fig. 6 repræsentere den samme Genstand, som er vist i Fig. 1, men krænget over af Kraften K til en større Vinkel. Kraften kan for Eksempel være en Vægt anbragt saaledes, at der udøves et vandret Træk ved C. Er K tilstrækkelig til at holde Genstanden krænget over som vist, da er Krægningskraften ikke K multipliceret med AC, med K multipliceret med A; C; den vandrette Afstand mellem Punktet C og Understøttelsespunktet A. Skal Stabiliteten derfor bestemmes helt rigtig, maa man baade maale Størrelsen af K og den vandrette Afstand mellem Punktet C og Understøttelsespunktet. Produktet af disse to Faktorer giver da Stabiliteten for den Vinkel, hvortil Genstanden er krænget.

en lodret Linie mellem Linien CN og DO, der svarer til Krægningsvinkler paa henholdsvis 10° og 15° . UY angiver da Størrelsen af Genstandens Stabilitet ved $12,5^\circ$.

En Kurve som den i Fig. 5 viste kaldes en Stabilitetskurve, og er den bestemt for en Genstand, er i Virkeligheden Spørgsmaalet om dennes Stabilitet løst. En saadan Kurve kan altid bestemmes, naar man kun har Kraftanordninger, der er store nok til at krænge Genstanden til de Vinkler, for hvilke man ønsker at kende Stabiliteten.

Det er ikke ved Bestemmelsen af Stabilitetskurver nødvendigt at krænge Genstanden til bestemte Vinkler. Krægningsvinklernes Størrelse kan vælges vilkaarligt. Kun maa for hver valgt Krægningsvinkel den til



Vort Varemærke er Garanti
for de bedste Skibsfarver.



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«

Det første dampdrevne Krigsskib i Verden

Den amerikanske Fregat »Demologos«, bygget 1815

NAVNET „Demologos“ betyder „Folkets Stemme“. Det blev givet til en Dampfregat af Træ, konstrueret og bygget under Tilsyn af en af Pionererne paa Dampskibsbygningens Omraade.

Under Navnet „Demologos“ findes den imidlertid ikke i U.S.A.s Flaadeliste, men den er der ikke desto mindre med Navnet „Fulton den Første“.

Kongressen har øjensynlig ment, at „Folkets Stemme“ har været et for prangende Navn for et Krigsskib, og har derfor omdøbt det og givet det Navn efter sin Konstruktor Robert Fulton.

Historien om dens Bygning er en Del af Historien om Krigen mellem U.S.A. og England, der begyndte i 1812. Heldigvis for England blev „Demologos“ ikke færdigbygget saa tidligt, at den kunde komme i Kamp med den engelske Flaade, der blokerede Staternes Kyster. Det havde ellers næppe gaaet den godt.

Robert Fulton var født i 1765 i Little Britain, Pennsylvania, U. S. A. Han var af irsk Afstamning, idet hans Fader, Robert Fulton, udvandrede fra Kilkenny omkring 1740. Han var oprindelig Skrædder, men blev efterhaanden Landmand. Han giftede sig med Mary Smith, Roberts Moder, omkring 1760 i Philadelphia.

Robert fik sin første Opdragelse af sin Moder, men kom senere i Skole hos en Kvæker, Caleb Johnson. Han har senere omtalt Fulton som en tungnem Elev, men ikke desto mindre viste han tidligt afgjorte Tegn paa den medfødte Genialitet, som var saa karakteristisk for alle hans Foretagender.

Sin Fritid tilbragte han med at tegne, og da han tidligt havde vist Forkærlighed for alle mekaniske Ting, kom han i Lære hos en Urmager. Ung som han var, fik han dog snart Ry hos Mekanikere i forskellige Værksteder som en dygtig Tegner, hvilket indbragte ham saa meget, at han for de Penge, han sparede sam-



Robert Fulton efter et Maleri af Thomas Sully.

men mellem sit 17. og 21. Aar, kunde købe en Gaard til sin Moder.

21 Aar gammel kom han en Tur til Europa, dels af Helbredshensyn og dels for at studere Mekanik. Han havde Introduktion til en Ven af sin Fader, Benjamin West, der var Præsident for Royal Academy og boede i London. Her mødte han bl. a. Frances Egerton og Jarlen af Stanhope. Disse to var netop interesserede i Arbejder i Forbindelse med Dampkrafts Anvendelse til Fremdrivning af Skibe. Det bliver derfor Vendepunktet i Fultons Liv, hans Møde med de engelske Opfindere af Skibsfremdrivning ved Hjælp af Damp.

I England havde i 1788 Patrick Miller, James Taylor og William Symington bygget en Baad med Dampmaskine, som de prøvede paa Dalswinton Loch i Skot-

land. Den kunde sejle med en Hastighed paa fem miles i Timen. Baaden, som var konstrueret af Miller, havde to parallelle Skrog, mellem hvilke der var op-hængt to „Vandhjul“ (Skovlhjul).

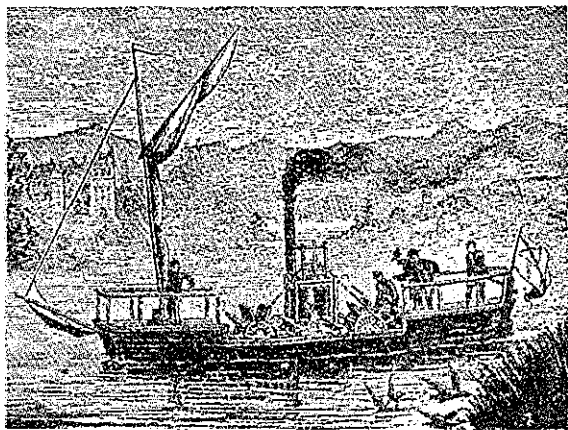
Hjulene blev drevet af en Maskine, der var konstrueret af Symington og bygget af ham med Taylors Hjælp. Miller byggede i 1789 en meget større Dobbelt-skrogbaad, i hvilken Symington anbragte en stærkere Maskine med to Cylindre, ligeledes af egen Konstruktion og Tilvirkning. Maskinen var anbragt i det ene Skrog og Kedlen i det andet af Hensyn til Balancen. De to Skovlhjul var ligesom i den første Baad anbragt mellem Skrogene, d. v. s. det ene bag det andet og med Maskinen imellem. Skibet opnaede en Hastighed af syv miles i Timen.

Efter at have hørt om Symingtons vellykkede Skibsmaskine engagerede Lord Dundas ham til at bygge en Baad med en Maskine, der var stærk nok til at bug-sere Pramme paa Caledonian Kanalen.

Til dette Skib opfandt Symington en Maskine, der var meget forbedret. Det var en direkte virkende Maskine, hvor Dampen virkede paa begge Sider af

Stemplet efter den af Watt opfundne Metode, paa hvilken Patentet nu var udløbet. Den omdrejende Bevægelse af Skovlhjulet blev frembragt ved Hjælp af en Forbindelsesstang og en Krumtap i Stedet for med Kæder og Kædehjul som i de to første Baade.

Skibet havde kun et Skrog med en Udskæring agter, hvor Skovlhjulet var ophængt. Det var, hvad vi nu kalder en Agterhjulsdamper, noget i Retning af den Baad, der var tegnet af Johan Hull i 1735. Lord



Miller, Taylor og Symingtons Dampbaad 1788.

Dundas var velfornøjet med den, da den opnaede en Fart paa syv miles i Timen. Naar den bugserede et Skib paa 140 ts, kunde den gøre en Fart paa fire miles i Timen. Lord Dundas lod den kalde „Charlotte Dundas“ efter sin Datter. Skibet var i alle Retninger en Succes som Bugserbaad, men Ejerne af Kanalen blev meget opskræmte „for at Bredderne skulde blive vasket bort af de Bølger, som Dampbaaden rejste i sit Køl vand“. Derfor blev „Charlotte Dundas“, det første vellykkede Dampskib lagt op i Banisford. Hertil kom Robert Fulton i 1801 for at se Symingtons Mesterstykke, det Skib, som i den Grad havde imponeret Hans Naade Hertugen af Bridgewater, at han havde givet i Ordre ikke mindre end „otte Baade af samme Konstruktion at bygge saa hurtigt som muligt til Brug paa hans Kanal.“

Amerikanske Historikere vil imidlertid ikke indrømme, at dette Besøg har fundet Sted, men for at det er rigtigt taler en beediget Erklæring af Robert Weir, der var Fyrbøder paa den Prøvetur, der blev foretaget med Fulton.

Givet er det, at en Ven af Robert Fulton regelmæssigt besøgte saavel „Charlotte Dundas“ som det Værksted, hvor Symington udførte sine Modeller til Maskineriet. Det var Andrew Bell fra Glasgow, der ligesom Symington, Cartwright og andre var stærkt interesseret i Konstruktionen af Skibsmaskiner. Fulton og Bell korresponderede regelmæssigt sammen om Dampbaadsmaskiner, og Bell forsynede Fulton med Underretninger og Tegninger til Skibsmaskiner efter hans eget Udsagn.

For at yde Symington Retfærdighed kan der ikke være Tvivl om, at baade Fulton og Bell fik deres Idéer til Fremdrivning af Dampskibe fra ham, som han havde kæmpet saa haardt for at bringe frem.

Symington, hvis Maskiner nu staar i Science Museum, South Kensington, døde i Fattigdom i London i Aaret 1831.

I 1803 besluttede Robert Fulton sig til, efter at have udført nogle Eksprimentter paa Seinen, og med Tilslutning af sin Financier, Kansler Robert R. Livingstone, at henvende sig til Messrs. Boulton og Watt i Birmingham for at faa bygget en Maskine efter sine egne Tegninger og Dimensioner. Efter megen Opsættelse, der hovedsagelig skyldtes en Forespørgsel i Overhuset, om det kunde tillades, at Maskinen blev udført eller ej, blev den leveret til Fultons Adresse i Amerika 1806. Efter den oprindelige Overenskomst skulde den have været leveret i 1805, men Fulton gjorde nogle mindre Forandringer i Værkstedet, hvilket forarsagede Forsinkelser.

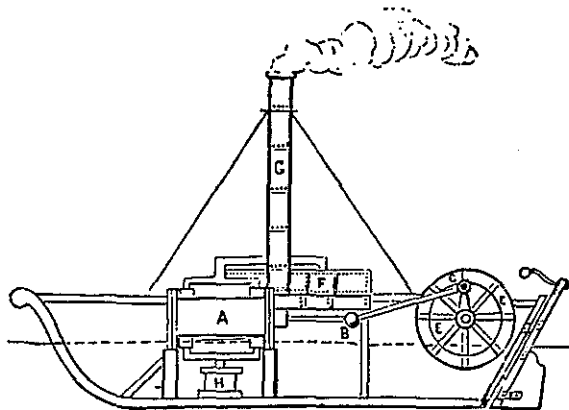
Maskinen var paa 19 HK, Cylinderdiameteren var 24 inches og Slaglængden 4 feet. Disse Dimensioner er mærkeligt nok nøjagtig de samme som for Symingtons Maskine i „Charlotte Dundas“, og det kan derfor ikke forundre, at engelske Ingeniører drager den Slutning, at Fulton har gjort god Brug af sin Hukommelse og sin Blyant ved sit Besøg ved „Sluse 16 i Caledonia Kanalen i 1801“.

Skibsskroget, til hvilket Maskinen var bestemt, var færdigt til Montagen ved Charles Browns Værft ved Corlear's Hook ved East River. Skibet hed „Clermont“ og havde en Længde paa 130 feet, var 16,5 feet bredt og 4 feet dybt og maalte 160 tons efter de gældende Maaleregler.

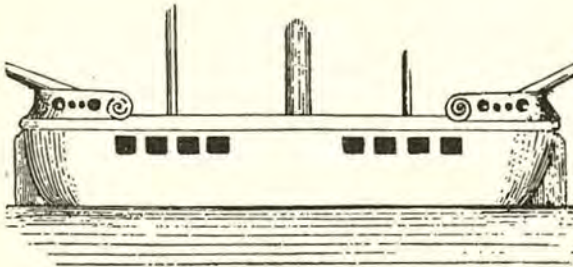
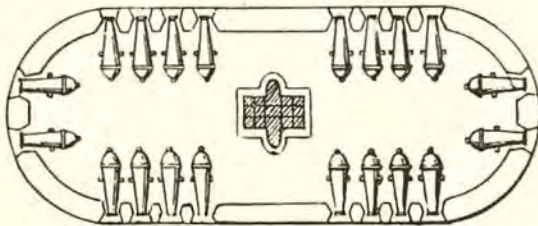
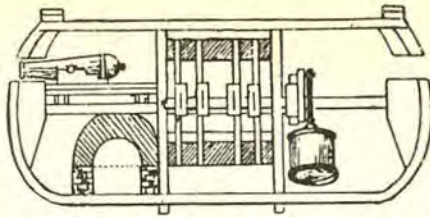
I September 1807 førte Fulton selv „Clermont“ ned ad Hudsonfloden paa dens Jomfrurejse, som først kunde finde Sted, efter forskellige Forandringer var udført ved dens Skovlhjul.

„Clermont“ var den første Damper, der gik i regulær, erhvervsmæssig Fart paa Hudsonflode. Den gav sine Ejere et godt Udbytte. Skibet var bygget til Fulton af en Amerikaner, men var forsynet med en engelsk Maskine fra Boulton og Watt. Fulton opfandt saaledes hverken Skibet — selv om man antager, at han har eksperimenteret med Skibsformer paa Seinen — eller Maskinen, som drev hans Skib. Han var imidlertid fuldt ud berettiget til den Ros, han høstede hos Amerikanerne for sin Udholdenhed og den Dygtighed, hvormed han trods Modstand gennemførte sine Idéer om en brugelig Dampbaad. Det var navnlig dem, der udførte Flodtransporterne, der bekæmpede ham. Floderne var endda en Overgang lukket for ham, indtil han ad Lovgivningens Vej atter fik Tilladelsen.

„Clermont“'s Succes, baade i mekanisk og økonomisk Henseende, bevirkede, at der blev bygget flere



„Charlotte Dundas“, 1801.



„Fulton den Første“ efter Tegning af Robert Fulton.

Dampskibe. I 1817 beskriver Mr. Colden et af Fultons Skibe (en Passager-Dampbaad, bygget i 1814): Den er paa næsten fire Hundrede Tons DW, bygget ualmindelig stærkt og udstyret med elegante Bekvemmeligheder. Det er den første Dampbaad, der har en rund Bund ligesom et Skib Ejernerne har, som den største Tribut, det staar i deres Magt at yde hans Genialitet, og som et Bevis paa deres Taknemmelighed kaldt den „Fulton“.

Medens Fulton var beskæftiget med at konstruere Dampskibe til forskellige amerikanske Floder, brød Krigen ud mellem U. S. A. og England. Det blev Fultons store Chance til at bevise Fordelen ved at dampdreve Krigsskib i Sammenligning med et, der udelukkende var henvist til Sejlene som Fremdrivningsmiddel.

I 1813 forelagde han for Præsident Madison Planerne til et søgaaende Dampbatteri. Dette Skib var Fultons Mesterstykke.

Tidlig paa Aaret 1814 blev der i New York sammenkaldt til et Møde for at tage Bestemmelse om Forsvarsmidler. Der blev her nedsat en Komité, som kaldtes „New Yorks Kyst- og Havneforsvars Komité“. Den sendte straks Bud efter Robert Fulton og bad ham om Forslag til, hvad der kunde gøres for at forbedre Forsvaret af Havnen. „Efter en kort Tøven forelagde han Planer og Specifikationer til et Krigsskib, der skulde drives med Damp med mindst fire miles Fart i Timen.“ Det skulde have et Batteri paa 44 Kanoner (Fultons Planer til Skibet viser kun 20 Kanoner). Kanonerne skulde have et meget større Kaliber end nogen, der hidtil havde været ført i Skibe.

Komitéen approberede Tegningen og sendte den, uden at bemærke noget til Specifikationen til Armeringen, til Kongressen til endelig Vedtagelse. Det er interessant at bemærke, at den fik Tilslutning fra flere fremstaaende Søofficerer. I deres Anbefaling til Kongressen af Fultons Forslag fremfører disse Officerer følgende Fordele, som man vil opnaa ved at bruge Damp til Fremdrivning:

- I stille Vejr eller let Brise kan man vælge Position og Afstand.
- Hvis det kan løbe en Fart paa fire miles i Timen, vil den i Havne, Bugter og Floder være mere frygtelig end nogen anden Krigsmaskine, man kendte, og det vilde sige det samme som, at det kunde ødelægge et 74 Kanonskib eller tvinge det til at holde sig borte fra vore Farvande.
- Foruden sin Bestykning og Fyrene, der kunde bruges til at gløde Kanonkugler i, var den ogsaa forsynet med Undervandskanoner af en Konstruktion, udarbejdet af Fulton.

Disse Anbefalinger blev forelagt Præsident Madison, som bifaldt dem. Han sendte dem derefter til Kongressen, som vedtog at bygge et eller flere saadanne Batterier til Forsvar af Kysterne.

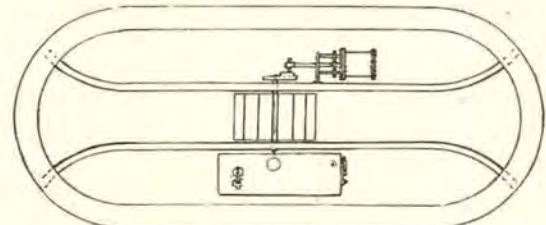
Ordren blev givet til Adam og Noah Brown ved East River, og den 20. Juni 1814 blev Dobbeltkølen til det første Krigsskib, der nogen Sinde er blevet drevet med Damp, lagt.

Den 20. Oktober, fire Maaneder efter Køllægningen, løb Dobbeltkroget „Demologos“ i Vandet. En stor Menneskemængde stod langs Bredderne, og Floden var fyldt med Skibe, der alle havde deres hele Flagpynt oppe.

Da Skibet tog Vandet, blev der afgivet Salut fra Skibe og Landbatterier, Musikkorps spillede, og alle kunde høre Hurraraabene, hvormed alle de forsamlede hilste Skibet, da det kom i sit fremtidige Element, Atlanterhavet.

Den 4. Juli, Frihedsdagen, 1815 foretog „Demologos“ sin første Tur til Søs og gennemløb en Distance paa 53 miles paa 8 Timer og 20 Minutter.

Den 17. Februar 1814 var Fredstraktaten blevet underskrevet i Washington, og Krigen med England var forbi.



Plan af Hjultunnelen, Maskine og Kedel.

Imidlertid havde „Demologos“ med sin svære Armering vakt Bestyrtelse i England, i saa høj Grad, at Beskrivelserne af den blev overdrevet ud over alle Grænser i Aviserne. De fortalte, at det var 300 feet langt og 200 feet bredt med Skibssider, der var 13 feet tykke, havde 44 Kanoner og kunde udsprøjte 100 gallons (450 l) kogende Vand pr. Minut. Desuden kunde

den regelmæssig svinge 300 Huggeter over Rælingen, og 300 svære Spyd af stor Længde kunde med stor Kraft skydes ud fra Skibssiderne og trækkes tilbage igen fire Gange i Minuttet.

„Demologos“ eller som det senere blev omdøbt til „Fulton den Første“ var et Skib paa 2450 ts. Den var bygget saaledes, at der var en Tunnel, som var aaben i begge Ender af Skibet. Tunnellen gik paa hele Skibets Længde, saa det havde to parallelle Køle. Vandets Ind- og Udløb fra Tunnellen var i Højde med Skibets Vandlinie. Der var med andre Ord en Skanseklædning over selve Tunnellen, dannet af svært Tømmer, og bag den var der i hver Ende placeret to Kanoner. Hjulene paa disse Kanoners Lavetter hvilede delvis paa Toppen af Tunnellen, som naturligvis var en Del af Hoved-(Kanon-)dækket. Hjulbrønden (d. v. s. Rummet, hvor Hjulet var anbragt) gik igennem til øverste eller Spardækket, d. v. s. 20 feet, og var ca. 30 feet lang og 15 feet bred. Det hele var dækket af svært Tømmer som Beskyttelse mod Kugler. Skibssiden var 4 feet og 10 inches tyk fra lidt under Vandlinien til Overkanten af Skanseklædningen. Tunnellen var 15 feet bred og 156 feet lang og bygget saaledes, at den gradvis blev bredere mod Enderne for at lette Til- og Fraløbet af Vandet til Skovlhjulet. Skibet sejlede lige godt begge Veje, da det havde samme Linier i begge Ender. Det havde fire Ror, to for og to agter.

Kanondækket var 156 feet lang og 56 feet bredt, beskyttet af en 56 inches tyk Skanseklædning af solid Tømmer, forsynet med 30 Kanonporte (Fultons Plan viser kun 20), ud af hvilke lige saa mange 32-pundiger stak deres frygtelige Mundinger. Kanonerne skulde skyde med gloende Kugler, som skulde ophedes i Kedlernes Fyr.

Hele Fremdrivningsmaskineriet, d. v. s. Kedel, Maskine og Hjul viede Fulton en særlig Omhu, og han sørgede for, at det blev godt udført.

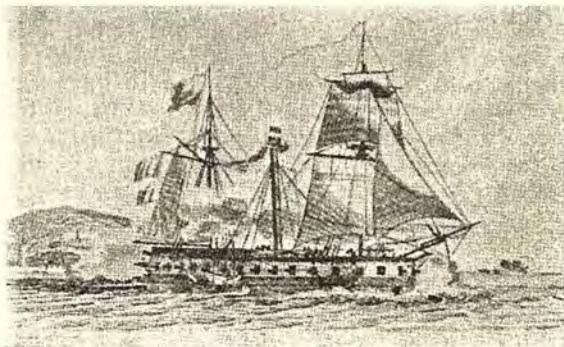
New Yorks største Støberi udførte disse Dele, og man maa huske paa, at noget lignende ikke var udført tidligere, og Robert Fulton havde meget Besvær med at faa Arbejderne til at forstaa sine Tegninger. Mange Gange var Arbejdet udført ukorrekt og maatte kasseres, men til trods for disse Ærgrelser og Forsinkelser fik Fulton dog til sidst det udført, som han ønskede.

Kedlen var af Kobber 22 feet lang, 12 feet bred og 4 feet dyb. Den var helt indbygget i og hvilede paa et Fundament af Mursten, og Ristestængerne var cementeret i disse Sten. Her havde Fulton igen fulgt Symingtons første Fremgangsmaade, som var at anbringe Kedlem i det ene af de to Skrog, nemlig det, der var Friløbssiden af Skovlhjulet.

Cylinderen var udført af Støbejern, fire feet i Diameter og med en Slaglængde paa fem feet. Maskinen var dobbeltvirkende og i alle Henseender af samme Konstruktion som den, Symington havde tegnet til „Charlotte Dundas“ i 1801, d. v. s. Stemplets Bevægelser blev styret direkte fra Krumtappinden paa Hjulakslen ved Hjælp af en Forbindelsesstang. Det er ogsaa interessant at lægge Mærke til, at Maskinens Konstruktion er en helt anden end den til „Clermont“ i 1807.

Maskinen blev anbragt om Bord i Maj 1815, og Hjulet blev anbragt i Hjulbrønden midtskibt. Det var bygget af Tømmer, boltet sammen og forstærket med

Smedejernsstag. Hjulet var 16 feet i Diameter og 14 feet bredt, Skovlene havde samme Bredde. De gik fire feet ned i Vandet. Skovlhjulet gav, naar Maskinen ydede alt, hvad den kunde, Skibet en Fart paa 5,5 kn. Det var en god Fart, naar man tager Hensyn til de Linier, som Skibet var bygget efter, og at det stak 10



Fultons Skib „Demologos“, senere omdøbt til „Fulton den Første“.

feet, naar det havde Kanoner og Stores om Bord.

Fulton havde desuden forsynet sit nye Krigsskib med en Hjælpemaskine, som var koblet til en kraftig Trykpumpe, der kunde sende en Vandstraale op i en stor Højde eller i lang Afstand fra flere faste Tude paa lignende Maade som en moderne Sprøjtebaad. Det var Berægningen, at der skulde kunne sprøjtes Vand ind gennem Fjendens Kanonporte eller over det Opstaaende, saa Krudtet blev vaadt og Kanonerne derved ubrugelige.

„Demologos“ var ogsaa forsynet med „Columbiaer“ eller Undervandskanoner med en Kaliber paa 20 inches og Fultons egen Opfindelse. De var anbragt udenbords i Pivoter, to i hver Ende, og skulde udskyde en Kugle paa 100 pounds mod Fjendens Skib ti til tolv Feet under Vandlinien. Det var en tidlig Form

Vi holder
os til

ESBJERG TOV-
VÆRKSFABRIK ¹/₃

for en Torpedo. Amerikanerne havde ikke 32-pundige Kanoner nok af eget Fabrikat, og de anvendte derfor nogle Kanoner, som de havde erobret fra en engelsk Krydser.

Fuldt færdig stod „Demologos“ Staternes Regering i 320.000 Dollars.

For den Tids Sømand maa den have frembudt et besynderligt Syn til Søs. Naar man ser paa Billedet, maa man indrømme, at selv for os, der er vant til at se Dampskibe, ser den mærkelig ud. Billedet er taget fra en samtidig Gravure. I en officiel Rapport beskrives den saaledes: „Den har to svære Master, hvorpaa der er Rær og Sejl, og som er yderligere Mærkværdighed en høj Skorsten.“ Fra denne steg Skyer af sort Røg. Fyrene simpelthen aad Kul i forfærdende Kvantiteter. Som Følge heraf kunde den aldrig fjerne sig ret langt fra sin Base.

Krigen var forbi, før „Fulton den Første“, under hvilket Navn den er opført i Flaadelisten, var rede til Kamp. Følgelig blev dens Kampegeenskaber aldrig underkastet den yderste Prøve. Den vilde dog uden Tvivl have været en frygtelig Modstander.

„Fulton den Første“ var under Kommando i 14 Aar, i hvilken Tid den laa ved Brooklyn Orlogsværft, undtagen naar den foretog lejlighedsvis Trip til Søs.

Den 4. Juni 1929 skete der af en uopklaret Aarsag en Eksplosion i dens Krudtkammer, som foraarsagede betydelig Skade paa Skroget, saa en Reparation var udelukket. 24 Mænd og en Kvinde blev dræbt, fem andre savnedes og antages at være dræbte, medens 19 blev saarede, de fleste alvorligt. Saaledes fløj i Løbet af faa Sekunder Kronen paa Fultons Stovværk i Luften.

Commodore Chauncy udtalte i sin Rapport til Marineministeriet om Skibstabet: „Eksplosionen kan ikke være sket paa Grund af noget Uheld, da Magasinet var lige saa godt eller bedre beskyttet end Magasinerne i andre Skibe.“ Der har været mange Versioner om, hvorledes det er sket, men noget sikkert er aldrig blevet fastslaaet.

Robert Fulton oplevede desværre ikke at se sit Meisterstykke færdigt. Han døde i den tidlige Alder af 50 Aar den 24. Februar 1815. Han blev begravet paa Kirkegaarden ved Trinity Church i New York. Mærkeligt nok døde han fattig, skønt han var en Velgører mod sit Land. Misundelse og Begærlighed berøvede ham, hvad der var hans med Rette. Han modtog aldrig en Øre for noget af sine Patenter. I den Retning var Amerika ikke et Spor bedre end Moderlandet, England.

Nautisk Almanak 1945

Nautisk Almanak for 1945, udgivet af Iver C. Weilbach & Co., Sølvør og Svarrer, er udkommet, Pris Kr. 3,50.

Det er som at møde en god, gammel Bekendt. Man standser og hilser smilende. „Hvor har Du holdt dig godt, siden vi sidst saas. Lige frisk og ungdommelig.“ Saadan er det med Nautisk Almanak. Den indeholder nu alle de Tabeller, der er nødvendige ved de astrono-

miske Observationers Udregning. Hele Udstyret er desuden saa smukt og klart, at det er forstaaeligt, at Udgiverne ikke foretager nogen Forandring deri.

Foruden Tabellerne findes ogsaa Anordningen vedrørende de internationale Søvejsreglers og Nødsignalers Anvendelse af danske Skibe.

Almanakken indledes med en Artikel om Vitus Bering, Danmarks mest berømte Sømand. Artiklen er ikke signeret, men vi gætter næppe fejl, naar vi som Forfatter nævner Kaptajn Sølvør, der er kendt som historisk, nautisk Forsker ogsaa udenfor Landets Grænser. Artiklen er illustreret med et Kort over den første Landkending af Alaska og Uddrag af Skibsjournalen fra Berings Ekspeditionsskib „St. Peter“ for Opdagelsesdagen den 17. Juli 1741.

Alt i alt en god gammel Bekendt.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

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

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER KØBENHAVN

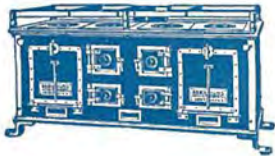
Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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
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"

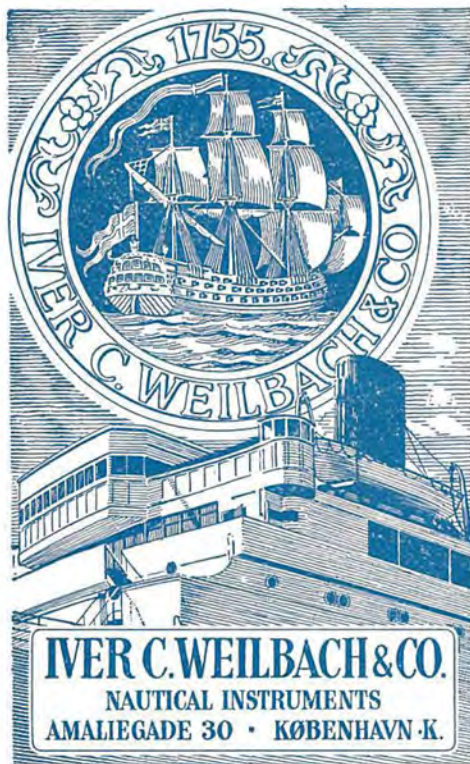
Svensden & Christensen

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

HELLESENS SENIOR



HELLESENS SENIOR er en stor, stærk paalidelig Haandlygte
HELLESENS SENIOR giver blændende Lys Aar efter Aar med
HELLESENS verdenskendte Tørelément
HELLESENS SENIOR i Regn og Blæst uden at blinke
absolut farefri i Garager, Stalde, Pakhuse og i Hjemmet.

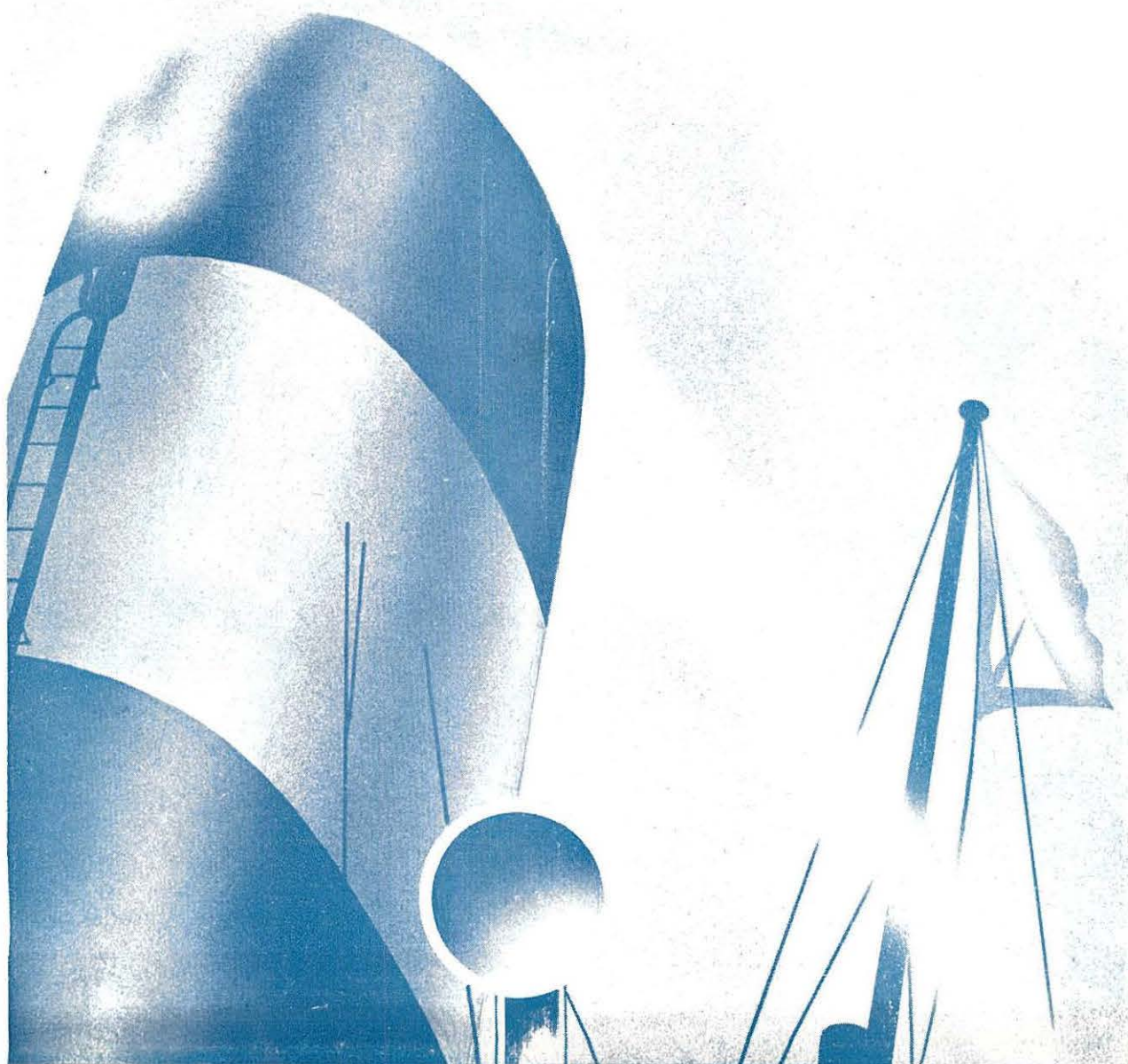


A/S DET DANSK-NORSKE DAMPKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.

Husk at forny Deres Abonnement

Det forenede Dampskibs-Selskab





VIKINGEN

5 Øre
1. Marts

Storm i Nordsøen

Maleri af V. Qvistoff

1945 - Nr. 3

22. Aargang



es om:

urmeister & Wains Medaillemand, „Regular“s Forlis, En Kap
orns Gut, En Vinternat paa Nordatlanten, Kongelige Yachter,
Et Vagtskifte i Sverige o s v



»Det var faktisk en Fejltagelse at Hansen blev valgt«



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: Aarhus 5686

Bornholm: Svaneke 149

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

STANDART

og Burmeister & Wains Medaillemænd

I Aar er der forløbet 50 Aar, siden „Standart“ løb af Stablen hos Burmeister & Wain. I 1893 fik C. F. Tietgen, der var Formand i B. & W.s Bestyrelse og var velset og højt estimeret ogsaa af den danske Kongefamilie, der interesserede sig meget for Værftet, gennem sine gode Forbindelser her afsluttet Kontrakt med den russiske Regering om Bygning af en stor Transportdamper til 4 Millioner Kroner. Det var paa den Tid en meget stor Ordre, som betød en Del for Værftets Renomme udadtil, samtidig med at det stivede svært af som Regulering af Arbejdet paa Værftet. Senere forandredes Ordren til at gælde for Kejseryachten „Standart“ eller, som det skrives paa Russisk, „Schtandart“.

Grunden til, at Ordren forandredes til en Lystyacht paa 4600 Deplacementtons, var sikkert, at Kejsersfamilien, der fra 1884 havde sejlet i den finske Skærgaard om Sommeren med Yachten „Zarewna“, har fundet denne for lille til de efterhaanden større Krav, der stilledes til Pladsforholdene. Kejseren og Kejsersinden elskede disse Sommerture, og den finske Befolkning var meget loyal overfor Kejsersparret og modtog dem allevegne med stor Begejstring.

Kølen lagdes i Oktober 1893 i Overværelse af den kejserlige Familie, den danske Kongefamilie samt en Del ledsagende Officerer og Embedsmænd. Kejsersinde Dagmar gjorde nogle Penselstrøg over en Kølplade, i hvilken Kejsers Alexander den Tredie derefter nedlagde en Sølvplade, der naglede fast af Kejsersparret, Storfyrsttronfølgeren og samtlige tilstedeværende fyrstelige Damer og Herrer. Det var meget højtideligt og en stor Dag for Værftet. Men det var en dødsmerket Kejsers, der var med til Køllægningen. Ved Jernbnekatastrofen ved Borki 30. Oktober 1888 havde han faaet et Knæk, som han aldrig kunde forvinde, hans Helbredstilstand forværredes i Løbet af det kommende Aar, og han døde paa Krim 1. November 1894.

Arbejdet paa „Standart“ skred fremad, men under visse Vanskeligheder, da Direktør for B. & W. David Halley i længere Tid var syg. Der var en Tid endog Tale om at opgive Arbejdets Videreførelse, især da Russerne begyndte at blive utilfredse, da de ikke havde nogen ansvarlig Leder at holde sig til. Der blev da holdt et Møde af B. & W.s højere Funktionærer og Mestrene i de forskellige Afdelinger, de paatog sig at gøre Skibet færdigt, og de tilforordnede russiske Officerer og Marineledelsen var tilfredse med Ordningen. Imidlertid døde Direktør Halley pludselig Fredag den

4. Januar 1895, hvorefter Kommandør K. C. Nielsen blev Direktør for B. & W. den 22. Januar, baade for Skibsbyggeriet paa Refshaleøen og for Maskinfabrikken paa Christianshavn, og nu skred Arbejdet frem uden Gnidning fra Russernes Side.

Stabelafløbningen foregik paa 50-Aaarsdagen for Alexander den Tredies Fødsel, den 10. Marts 1895, under saa stor Festlighed, som det øsende Regnvejr tillod. Da der laa en Del Is i Havnen, hvor Afløbningen skulde foregaa, havde Skovshovedfiskerne skaaret en Rende i Isen og ryddet Farvandet.



Medaillens Forside.

Nu begyndte et nyt og interessant Afsnit af Arbejdet med Installering af Maskineriet og ved Bygning af Apterungen med de mange Kamre, Kahytter Spisesale og Saloner, hvortil der kunde bruges alle de Snedkere, der kunde skaffes, og det var da ogsaa i en Del af Aarene 1895 og 96 næsten umuligt at fremskaffe Snedkere til Arbejde i Byen. De var alle i Gang paa Værftet. Fra Værftets Side blev der intet sparet for at gøre Arbejdet saa godt og smukt som muligt, mange sjældne Træsorter blev anvendt i Kahytterne, og Malerarbejdet blev enestaaende smukt udført.

Maskineriet bestod af 2 Hovedmaskiner paa til sammen 10,600 I.H.K., hvilket paa den Tid var langt ud over, hvad Værftet hidtil havde præsteret, og der gik da ogsaa Ry af det. Det var en Anbefaling at have været med til at arbejde paa „Standart“s Maskineri,

og i Aarene efter Kejserskibets Aflevering hørte man rundt om paa Fabrikker og Værfter af efterhaanden flere og flere Arbejdere, at de havde arbejdet paa „Standart“, saa de unge var klar over, at „Standart“ var et meget stort og eventyrligt Skib.

Prøveturene fandt Sted i Efteraaret 1896, og fra D. F. D. S. blev afgivet Maskinmestre til at sejle med Skibet, til det blev overtaget. Paa Prøveturene blev Farten som Maksimum 22 Knob, hvilket paa den Tid var en stor Fart, som kun blev overgaaet af Torpedobaade og Linere. Skibet afleveredes i November 1896, og ved den Lejlighed dekoreredes en Del Værkmestre og Formænd samt flere, der havde haft med Skib eller Leverancer at gøre, med den russiske Fortjentmedaille i Sølv at bære i Stanislausordenens Baand, og de fik efter Ansøgning fra B. & W.s Direktion Tilladelse til at bære den, bevilget i Januar 97.

Paa Forsiden ses Nikolaj den Andens Billede, og Indskriften lyder: Nikolaj 2. af Guds Naade Selvhersker over alle Russere. Paa Bagsiden staar: For Iver — over en sammenbundet Gren af Laurbær og Eg. De med Medaillen belønnede Funktionærer kaldtes altid senere Medaillemandene, og de dannede en Forening til Støtte for deres eventuelle Enker. Foreningen eksisterede i mange Aar og opløstes, da der kun var faa Medlemmer i Live og ingen Enker. De dekorerede var:

Skibsbygmester W. Johansen, som senere kom til Flensborg Skibsværft, hvor han i 19 Aar var Overingeniør og Driftsleder. Han var derefter ansat i Statens Skibstilsyn i København, hvorfra han pensioneredes.

H. Andersen, Undermester for Grov- og Kleinsmede paa Værftet.

O. Petersen, Undermester for Nittere og Stemmere.

A. Sandersen, Undermester i Skibsbyggeriet.

N. Raun-Byberg, Tømrermester, senere Skibsbygmester i Esbjerg.

J. Mogensen, Formand for Skibstømmerne.

C. Rasmussen, Formand paa Byggebeddingen.

V. E. Carlsen, Kobbersmedemester.

C. Jacobsen, Malermester.

C. Knudsen, Snedkermester.

V. Sørensen, Pladsformand.

A. Samuelsen, Riggermester.

V. Mogensen, H. Buchardt, V. Gottlieb og I. P. Petersen, Mestre i Maskinafdelingen paa Christianshavn.

L. Groshenning, C. Henrichsen, J. Jensen og R. L. Vilhelmsen, Formænd ved Opstillingen af Maskineriet om Bord. Vilhelmsen blev senere Mester for Maskinreparationer paa Øen.

A. Kosack, Modelsnedkermester paa Christianshavn.

C. Stephensen, Billedskærer, udskar Galionsfiguren, den tohovedede russiske Ørn med udslaaede Vinger.

J. Stephensen, Konstruktør, og desuden Værkførerene J. Hansen og V. Larsen samt Formændene J. Frederiksen og C. Petersen. Af Firmaer i Byen, der havde arbejdet med paa Skibet, fik Sejlmager A. Olsen, Sadelmager T. Poss og Metalstøber C. Rasmussen ogsaa Medaillen. De to Førstemaskinmestre fik en Orden, men Maskinmester E. Husum og A. Nicolaisen fik begge Medaillen. Husum endte som Overmaskinmester i S/S „United States“ og Nicolaisen som I. Mester i S/S „Garonne“.

Mange af Kejsersfamiliens bedste Timer tilbragtes paa Ferieture i „Standart“ i den finske Skærgaard. Da Skibet paa en Sommertur nogle Aar efter Bygningen tog Grunden, kom det til Reparation i St. Petersburg, og her blev der lagt Mærke til det solide og gode Arbejde, der var lagt i Skibet, og det siges, at B. & W. fik en smuk Takkeskrivelse fra Kejseren.

Efter de Forandringer, der er foregaaet i Rusland efter Krigen 1918, vidste man en Tid ikke, hvad der var blevet af „Standart“, men ved at undersøge Beskrivelsen af den russiske Flaades Skibe i Bøgerne: Jones: Fighting ships of all Nations 1940 og Weyers: Taschenbuch der Kriegsflotten 1941—42, viser det sig, at et af Skibene, der er opført som Minekrydser, har alle „Standart“'s Dimensioner, saa Skibet gør altsaa endnu Tjeneste i den russiske Marine med Station i Leningrad.

I R. Steen Steensen: Alverdens Krigsskibe, København 1942, Side 307, staar der: I Aarene 1936—37 dukkede der en ny Minekrydser op i den russiske Flaadeliste. Den hedder „Marti“, opkaldt efter en Revolutionær, og angaves at være bygget 1936. Herudover var i Begyndelsen ingen Data kendt. Først da disse efterhaanden kom frem, begyndte der at rejse sig Tvivl om, hvorvidt det virkelig drejede sig om et nyt Skib, og Udgiverne af de forskellige Flaadecalendere saa sig stillet overfor et interessant Problem. Det viste sig nemlig, at Skrogets Udseende paafaldende mindede om, og at Hoveddimensionerne nøjagtig var de samme som i den tidligere kejserlige Yacht „Schantart“. Skønt der fra russisk Side ikke foreligger nogen officiel Anerkendelse heraf, anses det nu som sikkert, at „Marti“ er identisk med den tidligere Kejseryacht. Sovjet-Unionens nyeste Minekrydser er saaledes bygget i København.

„Marti“ har faaet nye oliefyrede Kedler, nyt Turbinemaskineri og løber 25 Knob. Den har faaet et 2 Tommer Panserdæk og er armeret med 4 Stk. 13 og 3 Stk. 7,5 cm Kanoner og har Plads til 300 Miner.

Med den Byggemaade og det Materiale, man anvendte i Halvfemserne, og den sikkert udmærkede Vedligeholdelse, „Standart“ har været underkastet, er der ingen Tvivl om, at dette Skib kan faa endnu mange Aar paa Bagen og stadig være fuldt tjenstdygtigt.

Paa Side 22 bringer vi et Billede af „Standart“.



Skitse af „Marti“.

„Regular“s Forlis

Af Chr. Christiansen — Ill. af Oscar Knudsen

O STINDIEFAREREN „REGULAR“, Kaptajn Carter, forlod London docks 21. Februar 1843 for at gaa til Ostindien, men forliste et Par Maaneder efter i „De brølende Fyrre“. Skibets Besætning samt to Damepassagerer gik i Baadene midt i denne stormpiskede Vandørken, næsten 1000 miles fra det nærmeste Land. At naa dette i de overfyldte og skrøbelige Fartøjer var haabløst, og Udsigterne til at blive optaget af et andet Skib var yderst ringe her paa denne Del af Kloden, hvor man kunde sejle i Maanedvis uden at møde et andet Skib. At de Skibbrudne alligevel efter nogle faa Dages Forløb — Dage og Nætter fulde af Savn og Lidelser — blev reddet, maa betragtes som et Mirakel, som skete paa Grund af en Skibschefs mærkelige Indfald, hvad efterfølgende vil vise.

Før Afsejlingen havde „Regular“ været i Dok i London og var blevet forlænget 14 Fod. Arbejdet var ikke blevet forsvarligt udført og havde svækket Skroget i høj Grad. Efter at Skibet var kommet Kanalen ud, havde det haardt Vejr, gav sig meget i den høje Sø og trak meget Vand. Men Vejret blev atter godt, Skibet gjorde god Fart sydover, og alt gik godt, indtil Midten af April, da de fik stiv Kuling af Vest med høj Krydssø og svære Dønninger. „Regular“ arbejdede haardt i Søen, og Pumperne maatte benyttes flittigt. Saa gik det over til Storm. Skibet tog en Masse Vand ind, og Mandskabet maatte pumpe hveranden Time. Men nu var man midt ude paa Verdenshavet, mellem Tristan da Cunha og Kap det gode Haab og godt syd for dette. Skibet kunde holdes paa Pumperne, og Kaptajn Carter besluttede at holde paa.

Den første Maj var „Regular“ paa Højden af Kap, Vejret var godt og Vinden gunstig. De følgende seks Dage løb Skibet for en god Nordvester med en Fart af fra 10 til 12 Knob i Timen. Søndag Morgen den syvende begyndte med alle Tegn paa, at en Storm var i Anmarch, Vinden tiltog Time for Time, og om Eftermiddagen blæste det en fuld Storm ledsaget af svære Byger. Skibet blev lagt for smaa Sejl saa bekvemt som muligt, men Søen voksede, og hjerghøje Søer rullede gentagne Gange over Skibets Agterende og overskyllede Dækket fra Agter til For, en Syndflod, der rystede „Regular“, saa den knagede og bragede i sine Sammenføjninger og fik den til at lække som et Sold. Matroserne stod i Pumpen saa godt som uafbrudt, Styrmandene maatte tage en Haand med, og Kaptajnen stod hele Natten ved Siden af Rorsmanden, der maatte anvende den største Agtpaagivenhed for at undgaa enhver særlig ondartet Brækker.

Dagens Frembrud gjorde ingen Forandring i Vejret, men viste kun til hvilken frygtelig Højde Søen havde rejst sig om Natten. Skibet arbejdede mere end

nogensinde og rejste sig kun langsomt hver Gang det havde taget en svær Sø over. Omtrent Klokken 8 Formiddag slog en uhyre Vandmasse med frygtelig Kraft mod Skibet, den væltede ind over det, og Tømmeret bragede, som om det blev revet fra Spanterne. „Regular“ rullede helt over paa Siden, og da den langsomt rejste sig igen, var Styrbords Skanseklædning flaaet af og skyllet væk.

Nu gik Pumpen uafbrudt, men Vandet voksede trods alt i Pumpesiden. Mandskabet var inddelt i Hold, alle tog deres Tørn fra Kaptajnen til Skibsdrengen. Trods den uafsladelige Pumpen steg Vandet 3 Tommer i Timen. Der var ingen Tegn til Vejrförandring, og da Skibet stadig laa mere dødt i Søen, besluttede Kaptajn Carter at lade Skibet gaa plat for Vinden, der havde forandret sig betydeligt, siden Stormen begyndte. Saa lænsede han væk for klodsrebet Store Mærsselj og Fok.

Inden Daggry den følgende Morgen blev Vejret mere moderat, og da Vinden lagde sig en Del, begyndte Dagen tilsyneladende med lysere Udsigter. Men „Regular“ vedblev at give sig og arbejde paa en uheldsvanger Maade, og trods Mandskabets Anstrengelser ved Pumperne steg Vandet i Rummet stadig.

Onsdag den 10. tog Vejrguderne atter fat med Storm og haarde Byger, og de høje Dønninger, der altid ruller paa disse Kanter af Kloden, blev hurtigt til svære Braadsøer, der brød ind over det haardt medtagne Skib, der arbejdede forfærdeligt og trak en umaadelig Masse Vand. Det steg hurtigt i Rummet, og for at lette Skibet forandredes Kursen flere Gange i Dagens Løb. Endnu en Nat gik med Ængstelse, Arbejde og Vaagen, og heller ikke Torsdag Morgen var der Udsigt til Bedring. Stormen vedblev at rase med uformindsket Heftighed, og det blev efterhaanden klart for Mandskabet, at Enden var nær. Men alligevel kæmpede de uforfærdede Mænd for at frelse deres lemlæstede Skib og deres egne Liv. Uden Søvn eller Hvile havde de slidt i flere Døgn med Sejlmanøvrer og Pumper, gennemblødte til Skindet og forfrosne holdt de ud og gik uden at kny til det næste Arbejde. For den umaadelige Vandmasse i Rummet besværliggjorde Stylingen i høj Grad, og Kaptajn Carter besluttede at kaste noget af Ladningen overbord, den var ganske vist kostbar, men Menneskeliv var dog mere værd. Ca. 100 Tons Kobber blev hevet op og smidt overbord; det lettede en Del og gjorde Skibet mere haandterligt, men alle Bestræbelser for at finde Lækken og hindre dens Tiltagen mislykkedes.

Atter hengik en Nat under disse fortvivlede Forhold, og Fredagen bragte ingen Förandring. Storm og Sø og vældige Byger, der sendte Bjerge af Vand ind over „Regular“. Forlugen var aabnet, for at man kunde øse fra Rummet med Pøse og Tønder; der blev pum-

pet og hevet Vand op, men stadig steg det. Saa blev alt det belemrende Dæksgoods kastet overbord — Rundholter, Varpankere o. Ign. Men da dette var sket, var Mandskabet saa udmattet, at de næsten ikke kunde holde sig paa Benene, og Kaptajn Carter gav Tømmermanden Besked paa at gøre Baadene klar. Samtidig meddelte han Passagererne, at det maaske blev nødvendigt at tage til Baadene som det sidste Redningsmiddel. Enhver om Bord følte nu, hvilken frygtelig Situation de befandt sig i, de var et lille Tusind miles fra det nærmeste Land, et godt Stykke udenfor den almindelige Skibsroute, og i 42 Dage havde de ikke set et Skib. Og nu skulde de betro sig til et lille skrøbeligt Fartøj, en Nøddeskal, paa dette vilde, stormpiskede Hav, et af de mest trøstesløse paa Jorden, hvor Vind og Strøm vilde drive dem sydover, ned mod Sydpolens evige Isregioner — hvis deres Baade holdt sig flydende i dette Vandhelvede. Men der var ingen anden Udvej, alt hvad Erfaring og Sømandsdygtighed kunde udrette, var gjort, det var det sidste Middel til Redning.

Kl. 11 Lørdag Formiddag rapporterede den Officer, der passede Pumpen, at Vandet vandt betænkelig Overhaand, og at det nu var steget til 5 Fod og 6 Tommer i Pumpesiden. De yderste Anstrengelser blev gjort for at holde det nede, men Klokken 12 var det oppe paa 6 Fod og 6 Tommer. Skibet arbejdede nu hjælpeløst i den voldsomme Sø, kastede sig tværs i den og rullede Raanokkene i Vandet. Og dog holdt man ud, haabende paa at denne Storm, der havde været det meste af en Uge, skulde faa blæst af. Kl. 4 om Eftermiddagen var Vandet steget til 9 Fod og 6 Tommer i Rummet, Tønder og Vareballe flød omkring og buldrede mod Garneringen. „Regular“ lystrede ikke mere Roret. Det var klart, at Enden var nær, inden længe vilde „Regular“ forsvinde fra Havets Overflade. Kaptajn Carter gav Ordre til at fire Baadene af, medens man dog stadig holdt Pumpen i Gang. Det var et drøjt Job at faa Baadene ud under disse Forhold. Travajllen blev slemt ramponeret, men Tømmermanden reparerede den, saa godt det lod sig gøre. Hvad man kunde forsvare at stuve i Baadene af Vand og Proviant blev anbragt, og Kl. 6 var man klar til at forlade Skibet. Og det var paa høje Tid, for da laa „Regular“ næsten med Dækket i Vandet, Søen gik uafbrudt over den. I Travajllen fik 18 Personer, deriblandt de to kvindelige Passagerer, Plads, i Pinassen 10. Da alle var vel fra Borde, gik Kaptajn Carter som sidste Mand i Giggen, der var bemanded med 4 Matroser. Og et Øjeblik efter at Fartøjerne havde forladt „Regular“, gik Skibet ned.

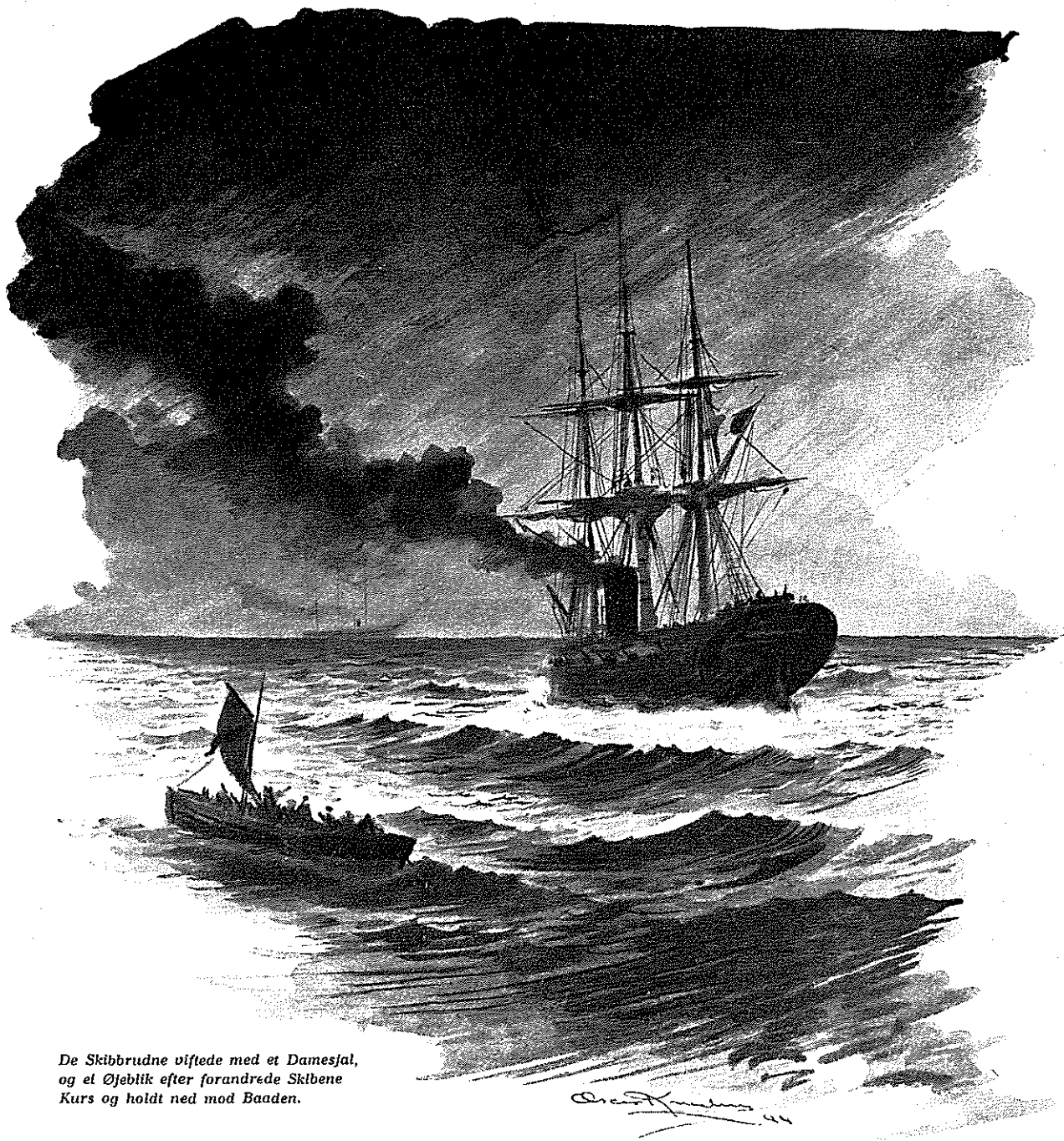
De fleste søfarende Nationer har nu Skibstilsyn, der fører nøje Kontrol med Redningsmateriellet. Redningsbaadene er solide og rummelige, og indbyggede Lufttanke i Baadens Sider bevirker, at denne ikke kan synke, selv om den fyldes med Vand og har det Antal Personer om Bord, som er beregnet til den. Den er forsynet med Vand- og Brødtanke, vandtætte Kasser, der indeholder Tændstikker, Fyrværkerisager til Nødsignaler, Dræg, Drivankere, Olieposer til at dæmpe Søen med m. m., alt forsvarlig fastgjort, saa det ikke ramler rundt eller udenbords, selv om Baaden regerer nok saa meget i Søen. Men dengang „Regular“ gik ned, var det ikke stort bevendt med Redningsgrejerne. Der

var heller ikke meget Haab om at blive optaget af et andet Skib, hvis man blev nødsaget til at gaa i Baadene midt ude paa det aabne Hav. Der var ikke megen Trafik, og at ligge i Ugevis og drive rundt for Vind og Vejr var frygteligt. Det endte som Regel med, at Vand og Proviant slap op, og Besætningen døde af Tørst eller Sult. Frygtelige Tragedier udspillede endnu helt op til Aarhundredskiftet, og mange Søfolk betragtede det dengang som bedre at gaa ned med deres Skib end at prøve Lykken i Baadene. Men Kaptajn Carter og hans Folk vilde kæmpe til det sidste, selv om deres Stilling var saa fortvivlet som tænkes kunde.

De var nødsaget til at lænse for den rasende Storm. Søen hævede sig i gigantiske Bølger, og Mandskabets yderste Anstrengelser var næppe tilstrækkelige til at holde Baadene for Vinden. Elendigheden forøgedes endnu mere, da de Kl. 10 om Aftenen blev ramt af en voldsom Haglbyge, der sendte en svær Sø ind over Baadene. Alt hvad der fandtes af Vand og Proviant i dem blev skyllet overbord, alt hvad der fandtes til at opretholde Livet nogle Dage i de skrøbelige Fartøjer.

Hele Natten igennem vedblev de at drive for Stormen, og henad Morgenstunden var Giggen saa medtaget, at Kaptajn Carter fandt det raadeligst at gaa over i Travajllen med sine fire Matroser. Saa var der 23 Mennesker i dette Fartøj, og det var saa overfyldt, at man næppe kunde røre sig i det. I Mørket tabte de Pinassen af Sigte. De kulsorte, skumtoppede Vandbjergerullede forbi dem og syntes at berøre det dunkle Slør over dem. De havde hverken Kompas eller Stjerner at rette sig efter, alt Haab var forbi, deres eneste Udsigt var at finde en hurtig Grav i det graadige Hav eller pines tildøde af Hunger og Tørst. De to ulykkelige Damer laa og krympede sig i deres gennemblødte Klæder fuldstændig lammede over de Rædsler, der omgav dem. Men endnu knurrede ingen, i mørk Tavshed trak de trætte Sømand paa Aarerne eller øste Baaden læns, adlød de Befalinger, de fik af Kaptajnen, der sad agter ved Roret og førte Baaden uden at unde sig nogen Hvile.

Saaledes tilbragtes to Dage og Nætter under usigelige Lidelser, der ikke lindredes ved det mindste Glimt af Haab. Tredjedagen brød frem, trist og graa, og just som Travajllen hævede sig op paa Toppen af en svær Sø, saa Kaptajnen sig tilbage for at maale Toppen af den næste — og opdagede Masterne og Ræerne paa et stort Skib. Han troede, det var et Sansedrag. Atter gled Baaden ned i en Bølgedal, men da den atter kom op, lød Raabet fra et Dusin Struber: „En Sejler agterude!“ og øjeblikkelig var alt Tummel og Travlhed. Den pludselige Overgang fra den dybeste Haabløshed til overvættets Glæde var for meget for de stakkels Mennesker. Nogle lo og græd skiftevis, andre fægtede med Armene i Luften og udstødte høje Jubelskrig. Og nu viste der sig en noget mindre Sejler agtenfor den første; det var begge Orlogsskibe. De Skibbrudne surrede et Damesjal til en Aare og viftede med det, et Øjeblik efter forandrede Skibene Kurs og holdt ned mod Baaden. Det viste sig at være den franske Fregat „Cleopatra“ paa 52 Kanoner samt Korvetten „Alemene“ paa 20 Kanoner, begge bestemte for Isle de Bourbon. „Cleopatra“ drejede til, saa Baaden kom i Læ af dens Agterstævn, Tovender blev kastet ud til de af de Skibbrudne, der var i Stand til at klatre op ad dem, men



*De Skibbrudne viftede med et Damesjal,
og et Øjeblik efter forandrede Skibene
Kurs og holdt ned mod Baaden.*

der var kun faa, der havde saa mange Kræfter i Behold. Andre blev løftet ind gennem Kanonportene, og tilsidst lagdes der svære Broge under Travailen, der blev hugget Taljer i, og med Resten af sin levende Last blev Fartøjet hejst om Bord og sattes lemfældigt ned paa Fregattens Dæk.

Mange af de frelste var saa udmattede, at de ikke var i Stand til at staa, nogle af dem besvimed, da de var i Sikkerhed. Kaptajn Carter, hvis Sjælslidelser og legemlige Anstrengelser sandsynligvis havde været større end nogen af de andres, var i nogen Tid efter, at han havde naaet Fregattens Dæk, aldeles følelsesløs for, hvad der foregik omkring ham. Men hans første Tanke, efter at han var kommet til sig selv igen, gjaldt Pinassen, og han fortalte Fregattens Chef, Kommandør

Roy, at de havde tabt den af Syne under en Byge, at den ikke kunde være langt borte, og bad ham søge efter den. Den højhjertede Franskmand lod øjeblikkelig signalere til Korvetten og gav den Ordre til at søge efter Baaden.

Kaptajn Carter og Kommandøren stod, endnu i Samtale med hinanden, da en Officer meldte Kommandøren, at „Alemene“ besvarede Signalerne — den havde opdaget Pinassen og gjorde klar til at tage dens Besætning om Bord. Fregatten blev liggende underdrejet indtil en Timestid efter, da Korvetten kom tilbage og signalerede „Alt klar.“ Saa fortsatte de to Orlogsmænd Rejsen.

Ombord i de franske Skibe blev „Regular“s Besætning og Passagerer ydet al den Pleje og Omhu, de

kunde ønske sig. Kommandør Roy afstod sin private Kahyt til de to Damer, Kaptajn Carter fik en af Løjtnanternes Kamre, saavel Officerer som Mandskab overlod Søfolkene deres Køjer. Og ved god Pleje, Kost og Hvile var de Skibbrudne i Løbet af et Par Dage fuldstændig restitueret.

De to Orlogsmænd var som allerede nævnt bestemt for Isle de Bourbon, men Kommandør Roy tilbød Kaptajn Carter at løbe ind til Mauritius, hvor der var mere Sandsynlighed for at træffe paa engelske Skibe. Kaptajnen modtog med Glæde dette ædelmodige Tilbud, og Kursen blev saa sat mod denne Ø, hvortil Skibene ankom en halv Snes Dage efter — uden at have set et eneste Skib, siden de reddede „Regular“s Mandskab.

Ved Ankomsten til Port Louis blev de franske Skibe selvfølgelig modtaget med de sædvanlige Æresbevisninger, der bliver vist en Orlogsmænd, men næppe havde Kaptajn Carter fortalt, hvormeget de skyldte deres ædelmodige Redningsmænd, før Guvernøren, Sir William Gomm, (Mauritius stod dengang under britisk Overhøjhed) personlig aflagde Besøg om Bord i Fregatten for at takke den franske Kommandør paa den engelske Nations Vegne. De franske Officerer og Mandskabet blev overalt i Byen modtaget med den mest overstrømmende Hjertelighed, og der blev affholdt store Fester til Ære for dem. Og endnu større blev Begejstringen, da Kommandøren paa det bestemteste afslog enhver Form for Erstatning for de Klæder, han havde forsynet de Skibbrudne med, samt for Underholdet af dem. Da Godtgørelse i saadanne Tilfælde anses for noget selvfølgelig, og den britiske Regering har oprettet et Fond i dette Øjemed, blev Kaptajn Carter af Sir William Gomm bemyndiget til at bringe dette i Kommandørens Erindring paa en delikat Maade. Men denne vilde ikke lytte til nogetsomhelst Forslag i denne Retning og syntes nærmest at føle sig saaret over, at denne Sag bragtes paa Bane.

Ved Guvernørens Bistand erholdt Kaptajn Carter al den Hjælp, som han og hans Folk behøvede. Der blev sørget for, at han og hans Officerer kunde komme hjem til England med Linieskibet „Belleisle“, Mandskabet foretrak at blive i Port Louis for ved given Lej-

lighed at forhyre sig med Handelsskibe, og de to Damepassagerer benyttede den første Anledning, de fik, til at fortsætte deres afbrudte Rejse til Bombay.

Ved en af de Fester, der blev holdt til Ære for den franske Kommandør, fortalte denne, hvorledes det var gaaet til, at han med sine Skibe var kommet saa langt ud fra Sejlruten, at han havde været saa heldig at opdage „Regular“s Baade, en Beretning, der ikke alene vakte umaadelig Opsigt paa Øen, men overalt i den maritime Verden.

Fregatten og Korvetten, der var bestemt for Øen Bourbon, var af den svære Storm blevet nødsaget til at afvige fra sin oprindelige Kurs. Kommandøren havde besluttet sig til at give Ordre til at forandre Kursen paa et bestemt Tidspunkt Dagen før de traf paa de Skibbrudne. Han var saa optaget af en interessant Bog, at han helt forglemte dette, og den Officer, der kom ind i Kahytten for at minde ham om det, vilde ikke forstyrre sin Chef, da han saa ham saa optaget, at han ikke engang bemærkede Officerens Tilstedeværelse. Men da der var gaaet en Timestid, og Chefen stadig ikke lod høre fra sig, besluttede Officeren sig til atter at opsøge ham. Han fandt ham stadig siddende i samme Stilling, men han læste ikke i Bogen, hans Blik var tomt og stirrende, som om hans Tanker var langt borte. Først efter at Officeren gentagne Gange havde søgt at paakalde sig hans Opmærksomhed, var det, som om han vaagnede af en Trance, og han forklarede da Officeren, at han pludselig, medens han læste, havde følt sig uendelig træt, det var, som om et Slør lagde sig for hans Øjne, og gennem dette skimtede han en Redningsbaad, der flød rundt paa et fraadende Hav.

Kommandøren var en meget religiøs Mand, han betragtede denne Tildragelse som et Fingerpeg fra Himlen, og han besluttede at holde Kursen endnu i 24 Timer. Og det var en slaaende og ubestridelig Kendsgerning, at de franske Skibe vilde være passeret ca. 80 miles NV. for „Regular“s Baade, hvis dette ikke var sket, og de ulykkelige Skibbrudne vilde sandsynligvis have lidt en langsom og frygtelig Død af Sult og Tørst.

HAR DE HUSKET AT FORNY DERES ABONNEMENT

Rederiet J. Lauritzens Søfartsskole

Vinterholdet paa J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved ved Svendborg er nu i fuld Gang. Holdet faar en videregaaende praktisk og teoretisk Uddannelse.

Afslutningsprøve for Holdet vil blive afholdt umiddelbart før Paaske.

Straks efter Paaske begynder et nyt Kursus for Begyndere. Til dette Kursus antages sunde og raske Drengene med gode Skolekunderskaber, og hvis Maal er at uddanne sig til Dækofficerer i Handelsflaaden.

Opholdet paa Skolen er gratis.

Ansøgningskemaer kan faas ved Henvendelse til Rederiet J. Lauritzen, Hammerensgade 1, København K.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

KAP HORNS-GUT

(Fortsat fra forrige Nummer)

TRETTEDE KAPITEL

„NEPTUNUS“ havde indtaget sin Last i Le Havre og havde faaet en hel ny Besætning foran Stormasten. Der havde været saa mange Bataljer med de gamle Folk, at selv Styrmand Høj var blevet betænkelig ved at gaa rundt Kap Horn med dem. Han havde jaget dem allesammen i Land undtagen Russerfinnen Kaika, som kom paa Hospitalet. Det maatte alligevel have været Knoglerne, der havde knaset inden i ham under Styrmand Højs Omfavnelse. Fire Ribben var der gaaet, og de havde kostet Styrmanden ti Francs Stykket; men han bandte paa, at han aldrig havde givet sine Penge bedre ud.

Der var taget ind paa Fortøjningerne. Slæbedamperen laa langs Siden og pulsede. Røgen ligefrem væltede op fra dens to Skorstene og gik i kvælende Bølger hen over Skibet. Men hvad angik det den, om Besætningen bagefter fik et Par Dages Indenbordsvask. Den skulde have Mad, naar den skulde bestille noget, og den blev fodret godt nu, inden den skulde igang med at slæbe det store Skib med sine fire Tusind Tons Last ud i rum Sø. „Neptunus“ var klar. Der manglede kun Lodsens.

Styrmand Høj stod forude paa Bakken og hersede med sin Vagt, som var igang med at mane Slæbetrossen agterover til Damperen. Andenstyrmand gik i Spidsen for sit Sjak og skalkede Luger paa Stordækket. Oppe paa Halvdækket trampede Kaptajn Steffen frem og tilbage — utaalmodig over Lodsens Smøleri. Han var allerede ved at blæse Alverdens Lodstvang et Stykke, da han langt borte paa Kajen blev opmærksom paa en ranglet Mandsperson, der med vilde Fagter og i strakt Karriere styrede hen mod „Neptunus“.

„Hvad nu?“ udbrød han. „Det er jo den lange Mæglerclerk. Hvad Pokker vil han?“

Clerken vinkede ihærdigt. Han havde et Papir i Haanden; og dette i Forbindelse med hans Gebærder og hans Hastværk kunde vel kun opfattes, som om hans Ærinde var saare vigtigt. Saaledes opfattede han det ogsaa selv, og han havde næsten tabt Vejret, da han endelig naaede op om Bord.

„Telegram, Hr. Kaptajn,“ stønnede han. „Vær's go.“

Uden at fortrække en Mine rev Kaptajn Steffen Telegrammet op og løb det hastigt igennem.

„Tak! Det er godt. Sig til Mægleren, at vi kommer ikke af Sted nu. Jeg ser op senere — Farvel!“

Clerken gik skuffet i Land igen. Han havde ventet en nærmere Forklaring; men Kaptajn Steffen gik ikke i Detailler med en Mæglerclerk. Han gik derimod hen paa Forkant af Halvdækket og kaldte paa sin Andenstyrmand.

„Varsko Styrmand Høj, at han skejer ud med den Slæber,“ sagde han, da Erik dukkede frem gennem Kulrøgen. „Og bed ham saa komme agterud.“

Erik gjorde sig straks usynlig igen.

„Og hov!“ raabte Kaptajn Steffen efter ham. „Saa kan De godt lade Slæbebaaden stikke af! Han skal nok faa nærmere Besked!“

Et Øjeblik efter kom Lodsens hæsbæsende op over Landgangen; men Kaptajn Steffen færdigede ham kort af med den samme Besked, Slæbedamperen havde faaet, og saa forlod han Dækket.

Styrmand Høj vilde knapt tro sine egne Øren, da han kom agterud og fik Ordre til at lade Sejlene rydde ud fra de to største af Passagerkahytterne.

„Vi skal da vel ikke have Passagerer med?“

„Jo, det lader nok til det,“ sagde Kaptajn Steffen og trak Telegrammet frem. „Her skal De høre, hvad Rederen telegraferer: „Udsæt Afgang. — Passagerer i Morgen. Brev følger.“ Det er da ikke til at misforstaa.“

Styrmand Højs Pande slog formelig Revner.

„Ja saa! Kan man nu ikke længere faa Lov til at arbejde i Fred, uden at man absolut skal overbegloes af Uvedkommende. Jeg var ikke klogere, end den Tid var forbi for længe siden.“

„Det er den jo altsaa ikke,“ svarede Kaptajn Steffen og stak Telegrammet i Lommen igen. „Og nu sørger De saa for, at det hele bliver i Orden, Styrmand Høj. Lad Stewarden gøre Kamrene i Stand. Jeg gaar i Land til Mægleren, og De skal ikke vente mig foreløbig.“

Styrmand Høj gik Resten af Dagen og gnavede. Erik var ikke i bedre Humør over den Udsættelse, Rejsen havde faaet. Og Folkene gik som taalmodige Afledere for Styrmandenes onde Luner. De masede paa Indenbordsmalingen med Sand og Vand og Sejludgslapper.

— — —
Det var øsende Regnvejr den følgende Dag — graat i graat, og Styrmandenes Humør gav ikke Vejret noget efter. Kaptajn Steffen havde endnu ikke ladet høre fra sig. Og ude i Kanalen jog Nordostbyggerne af Sted — men hvor længe? Den Ventetid kunde let blive til et fjorten Dages Kryds.

Det blev Højvande — og Lavvande. Det blev Middag og Kaffetid og langt hen paa Eftermiddagen. Saa endelig kom der Besked om at holde alt klart til Afsejling ved Aftenhøjvande, og den Besked lysnede op i Graavejret.

Passagerkahytterne var i Orden. Indenbordsmalingen skinnede. Mandskabet var skejet ud med Sejludg-

lapperne. Og nu laa Slæbedamperen atter langs Siden og osede det hele til igen.

Saa rullede en Droske op for Landgangen, og Styrmand Høj havde paa et hængende Haar faaet et Slagtilfælde. Ud af Drosken steg Kaptajn Steffen — og bag efter ham to Væsner, der, hvor indhyllet de end var i Plaider og Regnfrakker, dog aldrig kunde antages for det, Styrmand Høj havde ventet at se.

„Herregud, skal vi nu ogsaa have Fruentimmer om Bord — og tilmed to?“ mumlede han halvt grædefærdig. „Og det har vi ligget og spildt Tiden for.“

Kaptajn Steffen rev ham hurtigt ud af de bedrøvelige Tanker.

„Sørg for, at den Bagage kommer om Bord, Styrmand,“ sagde han med en Haandbevægelse mod Drosken, idet han traadte ind paa Dækket. „Og hvorledes gaar det? Er alt i Orden — Lodsens kommet?“

„Alt klart,“ svarede Styrmand Høj og lettede paa sin Skindkabuds, idet han samtidig mønstrede de to Damer; men den megen Indpakning hindrede ham i at faa sin Nysgerrighed tilfredsstillet.

„Saa gør klar For og Agter,“ ordrede Kaptajn Steffen og førte sine Passagerer under Dæk.

„Om alt er i Orden,“ brummede Styrmand Høj, idet han gik forefter. „Det var ogsaa et Spørgsmaal — som om det ikke har været *det* de sidste seks og tredive Timer. Men maaske det ikke bliver i Orden herefterdags.“

Da han kom forud, fo'r han straks i Andenstyrmand med sin Opdagelse.

„Det er vel hans Familie,“ mente Erik.

Styrmand Høj rystede tvivlende paa Hovedet.

„Hvorfor lave saadan et Nummer ud af det? Vilde han have sin Familie med, var den vel kommet i rette Tid. Naa — men det er jo noget, han og Rederen selv maa om. For Resten synes jeg nok, Kaptajn Steffen kunde have forestillet mig; men det er hans sædvanlige Maade. Og det kan saamænd ogsaa være det samme. Jeg tænker, vi tidsnok kommer til at gøre det Bekendtskab.“

Styrmand Høj var kommet ind paa et Emne, som han havde ondt ved at slippe igen. Paa de Hundreder af Maader kunde han udlægge Betydningen af at have Kvinder om Bord i Sejlskibe, men altid til Skade for Skib og Besætning, og han vilde have sagt mere; men henne fra Halvdækket lød Kaptajns Kommando, og nu fik han travlt.

„Styrbords Vagt agterud — to Mand til Rors!“ brølede han. „Og saa klar til at tage det løse af den Slæber!“

„Lad gaa overalt!“ kom det fra Agtern.

„Gaa overalt! Gaa overalt!“ sang Gentagelserne ud over Dokken.

„Saa brug saa de Fingre, Manne — brug saa de Fingre!“ tordnede Styrmand Høj oppe fra Bakken. — „*That'll do!* Tag Tørn og gør fast!“

Det svære Kabeltov sejsede op, saa det knagede i Kordelerne. Og nu væltede hele Klodeskyer af Kulrøg op fra Slæbedamperen, mens den hjulede af med „Neptunus“ — ud i Kanalen, hvor Regn- og Hagelbygerne løb Kapløb med hinanden vestover.

FJORTENDE KAPITEL

Tredive Timer og alle de Sejl, „Neptunus“ kunde

slæbe af med, var tilstrækkelig til at jage den ud gennem den engelske Kanal. Det var en Rumskødssejlsfuld af Uvirksomhed for Besætningen, og den gav ikke Styrmandene meget Indblik i de nye Folks Sømandsdygtighed. „Neptunus“ gjorde det hele selv; den masede paa, som om den kun gik ud paa at sejle alle Styrmand Højs Betæneligheder agterud.

Men saa kom det. Det var ved otte Glas paa Hundevagten, og Styrmand Høj var den første, der blev opmærksom paa det.

„Kan De mærke, hvor den vrider sig?“ spurgte han, da Erik kom op for at løse ham af. „Den lyster knapt Roret.“

Erik saa paa Kompasset og gav Rorsmanden et Praj.

„Pas godt paa Styringen.“

Rorsmanden gentog Ordren og sled i Rattet. Men „Neptunus“ girede og skrev spanske Esser med Køl-vandet. Den vred sig, som om den blev paavirket af modstridende Kræfter. Og det blev den ogsaa.

Dybt nede var Kampen begyndt. De krappe, vestløbende Søer undergravedes af hule, modgaaende Dønninger, der lidt efter lidt forplantede sig op efter og svækkede Modstanderne og gav dem forkerte Retninger. Og det endte i et Livtag paa Overfladen — en sidste Brydning som en Strømkæntring. Saa sprang Vinden rundt saa pludselig, at „Neptunus“ satte sig paa Halen med bak Sejl. Og nu kom de grønne, brummende Havmænd jagende op fra Sydvest med hvide Nathuer paa Hovedet og udslettede de sidste Spor af Kampen. De stemte Skuldrene mod det døde, ubevægelige Skib og kylede overgivent deres Nathuer om Bord. Det var Atlanterhavet, der stillede sig trodsende i Vejen.

„Lad gaa Bramfald! Gaa Mærsefald! Styrbords Braser!“ tordnede Styrmand Høj. „Lad gaa! Lad gaa det hele! Og brug saa de Grabber!“

Erik sprang fra Fald til Fald og kastede dem los. Mandskabet faldt i Nedhalere og Givtov og „ohøjede“; men Sejlene stemte imod. De formelig sugede sig fast til Riggeren.

Styrmand Høj larmede omkap med Havet. Han sendte Salve paa Salve forefter; og dersom alle hans højroastede Ønsker over Folkene var gaaet i Opfyldelse, vilde de fleste af dem snart være gaaet Fanden i Vold. og Resten vilde være lutter Krøblinge. Men det var altsammen spildt Kraftudfoldelse. Sejlene vilde ikke ned. Ræerne vilde nødig rundt. Og da de endelig lod sig bevæge og kom rundt, vilde „Neptunus“ ikke med. Den blev liggende som død med sine bakkede Sejl. Og Havmændene benyttede Lejligheden til at hævne sig over Spotteren, der havde taget Gudens Navn forfængelig. De dængede Skuden til i dens Ubehjælpsomhed. De formelig væltede Laviner af Vand ind over den, saa Stordækket var fyldt til Lønningerne, og Mandskabet arbejdede nu kun under Paavirkning af Selvopholdelsesdriften.

Nogle fik Tag i den faste Rig og kravlede op i de underste Vanter. Andre arbejdede sig agterover mod Halvdækket, hvor Styrmand Høj tog imod dem med en dundrende Salut. Tømmermanden blev øst udenbords som en Bolle af en Suppeterrin, men han blev lige saa hurtigt skovlet ind igen med den næste Sø. Og Erik, der i det samme kom sejlene forbi, fik ham

mere død end levende bjærget op paa Halvdækket.

„Skal vi ikke prøve at tage nogle af Agtersejlene ind?“ spurgte Erik, da han havde sundet sig efter Svømmeturen. „Her kan vi da komme til at hale.“

Styrmand Høj lod, som han ikke hørte. Han havde selv indset, at det var det eneste, der var at gøre, for at faa Skuden til at lystre Roret; men der havde ingen Folk været paa Halvdækket før, og da nu Raadet kom fra en Undergiven, betænkte han sig. Saa kom Kaptajn Steffen ham i Forkøbet.

„Giv op Berginer! — Kryds-Mærs-Nedhalere! — Giv op Kryds-Undermærsejl!“

Kort og bestemt faldt Kaptajns Kommandoer. Det var Eriks Raad, og det ramte Styrmand Høj som en sviende Snært. Men Styrmand Høj tog imod det som mod den uheldige Manøvre — kun ikke saa højkrøstet, og han skrev det alt sammen paa de kvindelige Passagerers Regning.

Der kom Liv i „Neptunus“, da Agtersejlene var mindskede. Balancen var hævet. Stormen pressede paa forude og drejede Skibet

rundt om sit eget Midtpunkt, og nu blev der en Manøvreren af den anden Verden, til „Neptunus“ laa underdrejet for Stumperne. Saa vendte den Bringen mod Havmændene og skubbede dem fra sig, saa de druknede i deres eget Hovmod.

Storm, Storm, og atter Storm; den holdt sig i tre Etmaal. Saa løjede det af, og Vinden sprang om i Nord, og nu gik det Kurs igen for en stiv Slører med Bramsejl i Top. Nu var det Mænnen, som blev holdt til Vinden, mens Skuden havde den agterind; og skønt Folkene ikke gav nogen særlig Grund til Klage, havde Styrmand Høj dog jævnlig sine Raptuser.

Erik var paa Færde overalt — baade paa Dæk og til Vejrs — og gik dem efter med en Grundighed, der ikke levnede dem den ringeste Tvivl om, at han var sin Plads voksen. Selv arbejdede han for to, som om han vilde oprette Læsearets Mangel paa legemlig Virksomhed. Han var en fuldstændig Modsætning af sig selv fra Tiden paa Klitøen. Men det var vel Havet og Livet paa det, der gjorde sig gældende.

Passagererne havde endnu ikke vist sig paa Dækket. Men „Neptunus“ gebærdede sig ogsaa, som sejlede den hen over et Alpelandskab. Kaptajn Steffen lod sig ogsaa sjældent se — kun naar han tog sine Ob-

servationer, og saa var han som en lukket Bog. Hvor videbegærlig Styrmand Høj end var, vilde han dog ikke spørge. Fornærmelsen fra den sidste Aften i Le Havre sad ham endnu i Kroppen. Han udfrittede nok Stewarden om Passagererne, med Stewarden vidste ingenting; for Kaptajnen vartede dem selv op, og saa fik Styrmand Høj heller ikke noget at vide.

Saaledes forløb de første fjorten Dage af Rejsen. „Neptunus“ ligefrem væltede sig ned igennem Nordatlanten og lige ind i Nordost-Passaten, og nu gik det støt med alle Sejl i Top — fremad i én Retning —

mens de hvide luftige Passatskyer højt oppe jog af Sted i den modsatte. De kom fra Ækvator, hvor den ophedede Luft havde drevet dem til Vejrs, og nu skyndte de sig med den tilbage for at erstatte og komme med i Jaget sydover igen. Saaledes er Passaten — et Kredsløb i det uendelige.

Messingtøjet skinnede Agter. Der var stillet Liggestole op. Det store Halvdæk var fikset op, saa det mindede om en Pa-

ketdampers Promenadedæk. Andenstyrmands Vagt havde haft travlt fra seks til otte om Morgenen. Kaptajn Steffen havde selv været oppe og givet sine Ordre. Og da Styrmand Høj kom paa Dækket til Afløsning, saa han straks, hvad der var i Vente.

„Ja Tak,“ sagde han, da Erik ønskede ham god Vagt. „Det ser jo meget lovende ud.“

Saa stod han og snoede og drejede sig og betragtede skeptisk det foretagne Arrangement, til Kaptajn Steffen kom op og sagde: „God Morgen.“

Kaptajn Steffen udtalte sin Hilsen i den sædvanlige tørre Tonart, der snarere gav Ordene Klang af en Befaling end af et Ønske; men da han saa den Maade, paa hvilken Styrmanden mønstrede Halvdækket — og den forstillede Forbavselse, der prægede hans Ansigt, fik han med ét Munden paa Gled.

„De ser paa det, Styrmand. Ja, vi har jo pyntet lidt op her paa Halvdækket. Med det fine Vejr, vi nu har, kan vi jo vente, at Passagererne kommer paa Dækket.“

„Jasaa,“ sagde Styrmand Høj, og det kom lige saa tørt som Kaptajns Morgenhilsen. „Jeg troede ikke, de kom med.“

Kaptajn Steffen studsede.

„Kom med?“ gentog han, og i det samme slog For-



En Droske rullede op for Landgangen.

sømmelsen ned i ham. „Det er ogsaa sandt, Styrmand. De er jo ikke forestillet for Damerne endnu; men der var jo ikke Tid den Aften, vi sejlede, og de har været søsyge lige siden. For Resten er det min Søster, som er gift med Rederen — og hendes Datter. Det er en Rekreatjonsrejse, de gør. Min Niece har været meget syg.“ ... Kaptajn Steffen tav og gjorde et Par Skridt agterover, men vendte straks om igen, som om han havde glemt noget. „Og saa sørger De jo nok for, Styrmand, at der bliver taget tilbørligt Hensyn, naar Damerne er paa Dækket.“

Styrmand Høj svarede med en tavs Bøjning med Hovedet, hvorefter Kaptajn Steffen, der længe ikke havde brugt saa mange Ord, lukkede sig inde i sig selv igen.

Styrmanden gik ærgerlig forefter og satte Folkene i Arbejde. Han vidste, at Hentydningen lige saa vel var rettet til ham og Andenstyrmanden som til dem, og det krænkede ham. Han holdt sig hele Formiddagen paa Fordækket. Der blev skiftet Sejl, og det lagde Beslag paa hans Nærværelse. Han havde nok set Passagererne paa Halvdækket; men Kaptajn Steffen var mod Sædvane oppe hele Tiden, og saa fandt Styrmanden ingen Grund til at forlade Folkene. Først da Passagererne var gaaet til Middag, gik han selv agterud, og da Erik kort efter mødte paa Dækket til Afløsning, overgav han ham Vagten.

„At De ved det, Styrmand Malm. Ingen Vrøvl med Rapperne mere. Det er Kaptajnens Ordre.“

„Hvorledes skal det forstaas?“ spurgte Erik.

Styrmand Høj trak paa sine brede Skuldre.

„Det maa De nok spørge om. Jeg tænker, vi kommer til at anlægge en anden Salontone herefterdags. Det bliver nok Enden paa det, at vi i al Ærbødighed maa spørge d'Herrer, om det passer dem, hvis vi tilfældig skal have et Par Mærsejl gjort fast eller et Reb stukket i Fokken.“

„Naa-aah, det gaar vel nok,“ sagde Erik og smilede ad Styrmandens Betæneligheder. Folkene har jo hidtil været meget medgørlige, og bliver der Vrøvl med dem, saa er Natten jo da vor egen.“

„Javist,“ sagde Styrmanden. „Det skulde være, for at vi Dagen efter kunde faa hele Banden stimlende agterud med deres Klager ligesom de forrige. Næ-i, Styrmand Malm, dersom man ikke jævnlig smører disse Trampeldyr med Grovheder, saa arbejder man ikke i Skibets Interesse, og det kreperer mig, at netop Kaptajn Steffen vil lægge os Hindringer i Vejen for det.“

Styrmand Høj tav pludselig. Hans Opmærksomhed var blevet fanget af en Flok Flyvefisk, der med korte Mellemlum lettede om fra Havet og svævede hid og did i en tilsyneladende planløs og uberegnelig Flugt. Han vidste, at det var Rædsel og Panik, der var Aarsag hertil — at det var graadige Boniter, som var trængt forstyrrende ind i Flokken; og han tænkte sig alle de Forstyrrelser, der maatte komme i Tingene om Bord ved de to Dammers Nærværelse. Styrmand Høj drog et dybt Suk ved Tanken

„Jaja — saa sørger De for, at den Stortop bliver skiftet i Eftermiddag, Styrmand Malm. God Vagt.“

Erik satte sig paa Bænken foran Bestiklukafet og ventede paa, at der skulde blive slaaet eet Glas. Nu og da trængte Lyden af Stemmer op gennem det aabne Skylight fra Salonen; men det lød fjernt og utydeligt mellem Søernes evindelige Brusen op langs Skibssiden.

Han saa paa Uret; det manglede fem Minutter. Saa rejste han sig og belavede sig paa at gaa forefter. men han standsede brat i sin Beslutning og fo'r sammen. Der lød lette Fodtrin paa Trappen som førte fra Salonen til Bestiklukafet, og en blød, melodisk Røst. der kaldte: „Kommer Du saa, lille Mor?“ naaede hans Øren.

„Store Gud!“ udbrød han. „Hvad er dog dette?“

Han greb sig til Hovedet. Denne Røst, der i hans Øren lød, som kom den fjernt fra — mange Hundrede Mile — lammede hans Vilje. Men Lammelsen varede kun et Sekund; saa udjævnede han den lange Afstand i et Spring og stod i samme Nu i Bestiklukafet.

„Helga! — Helga!“ jublede han med udbredte Arme. „Lille Pige!“

„Erik! — Min egen Erik!“

Skib og Hav — alt svandt bort omkring de to, der saa pludselig og uventet havde genfundet hinanden. Øjeblikkets overvældende Lykke slørede Bevidstheden om det Nu, de levede, indtil et gennemtrængende Hvin kaldte dem tilbage til Virkeligheden.

De rev sig løs fra hinandens Favntag, og Helga faldt sin Moder om Halsen.

„Mor! Mor! — Det er Erik!“

Men Konsulinden besvimele. Kaptajn Steffen kom op. Og henne fra Bakken gungrede den store Skibsklokke: Et Glas! Den kaldte Erik forefter.

(Fortsættes i næste Nr.)



E. Briand de Crèvecoeur

OLFERT FISCHER

Københavns modige Forsvarer

Admiral Briand har haft en heldig Haand ved Udarbejdelsen af dette Værk, som i Virkeligheden burde læses af enhver, der vil have et rigtigt Billede af vort Fædrelands Historie, til at, overstuelt, livligt og veldokumenteret som det er.

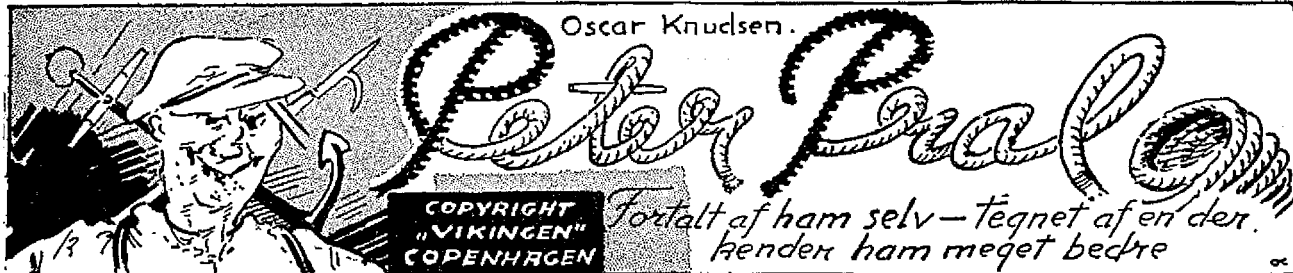
Cai Shaffalitzky de Muckadell i Berlingske Aften.

En spændende Skildring af Olfert Fischers Liv paa Søen fra han som 11-årig seilede sin første Tur som Kadet til han som Kommandør ledede det tapre Forsvar mod Englænderne ved Slaget paa Reden.

Hft. Kr. 12,50 — V. B. Kr. 23,00

HIRSCHSPRUNG

Oscar Knudsen.



COPYRIGHT
"VIKINGEN"
COPENHAGEN

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



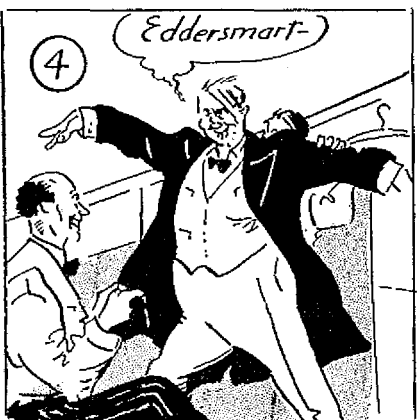
1 Jeg traskede langsomt ind i Alaskas Skovdistrikter med Kufferten i Næven. Bag mig tudede Floddampere sin Hilsen. En Slags „Eressignal“ formoder jeg. De ventede vel, at jeg enten vendte tilbage snarest, eller ogsaa at jeg røg i Luften med et Brag. Ingen af Delene skete ...



2 3 Uger efter vandrede jeg ind i en eller anden ostamerikansk Havneby. Midland port eller saadan noget lignende, maaske var det Harparanda, den hed. Det er ikke saa nemt at luske alle de Havnebyer, man er gaet ind og ud af. Det forstaar enhver rigtig „sailor“.



3 Her stod jeg da ved Maalet med mit Guldstov i Kufferten. -- I Sandhed -- jeg havde arbejdet -- nu ventede Louren -- Maaske trillede en enkelt Taare ned ad min Kind ...



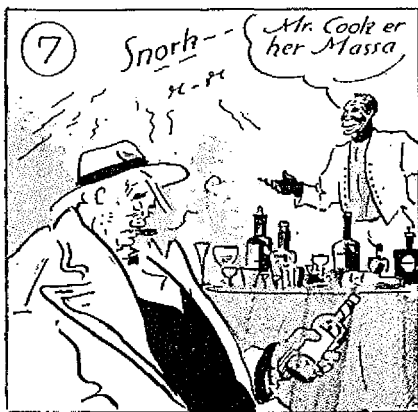
4 Hurtigt til en 1ste class Skrædder („Tailor“ kaldte de saadan en Tojarkitekt derovre). Mit Ydre maatte bringes i Overensstemmelse med min Tegnebogs Tykkelse. -- Den Gang kunde man endnu faa Stof. Rigtige Metervarer til rigtige Priser, hos rigtige Skræddere. „You know?“ „Before the war“ = for Krigen.



5 Det var med en Følelse af usigelig Lettelse, og saa hvad Tegnebogen angaar, at jeg forlod Tojbyggeren og begav mig ud i Byen. Typen paa den hellige Guldgraver. Kufferten var deponeret hos „Thomas B. Cook“, en Mand, der særligt giver sig af med at arrangere ...



6 ... Rejser for andre Mennesker. For mig skulde han nu arrangere et „Trip“ hjem til „det gamle Land“, over „den store Fyt“ o. s. v. De kender hele Remsen ... Saa snart Billetten var ordnet, og han havde lovet at skaffe mig den første hjemgaende Baad gik jeg hen for at tegne mig en Afskedsdrink.



7 Jeg blev ud paa Aftenen lidt træt -- efter den bevægede Dag, og horte næppe, at Nigger-tjeneren meldte Mr. Cook. En Baad maatte være ankommet, og jeg havde faaet Plads om Bord ... Hvad vidste jeg ... den Aften ...?



8 Men Mr. Cook ordner alt for sine Kunder. Jeg blev bogstaveligt talt hentet og bragt, -- lige til Dampere, der skulde føre mig til „home sweet home“ ... Jeg selv husker ikke saa meget af hele dette Afsnit ... naa ja.



9 Mærkede knapt, at jeg havde Fødderne paa en Dampers Dæk. Og horte endnu mindre, hvad „Cook“ sagde til Styrmænd ... Nok om det, af ovenstaaende Tekst kan De vist drage visse Slutninger -- mon ikke?

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF, C. 4212 - 4248

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

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



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

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 FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



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«

DEN JYSKE VESTKYST

Af J. GR. PINHOLT

I en Bredde af omtrent 8 km skyder Bovbjerg sig ud mod Havet, der utrætteligt og uden Barmhjertighed underhuler og bortriver af Kolossen.

Omtrent midt paa Bjergets sydlige Hæld ligger enligt en lille Kirke, kun nu et godt Bøsseskud fra den bratte og stejle Skrænt. Modfaldent og opgivende synes den at skue i Vest mod den sig stadigt nærmende overmægtige Voldsmand.

I Kirkegaardens søndre Dige er indbygget et lavt, straatækt Kommunehus, der afgiver Fribolig for Fatigfolk, og Øst for Kirken med kun en Vej imellem, ligger en beskeden Skolebygning, egentlig den hele Kirkeby.

En Foraarsdag for omtrent tre Snese Aar siden flyttede jeg som purung, næsten ganske uerfaren Lærer ind i den ensomt beliggende Skole. Alle Folkene i det lille Kyst sogn var mig fuldstændig fremmede paa een Familie nær, men da jeg henvel fem Aar efter drog fra dem, var det med Følelsen af, at jeg havde levet blandt en Befolkning, saa ligetil, trofast og hjælpsom, saa ægte menneskelig og ufordærvet, som jeg hverken før eller senere har fundet, hvorfor disse Aar blev min lykkeligste Tid. —

I Kommunehuset boede blandt andre en lille, sølvhaaret, krumbøjet Kvinde. Jeg saa hende flere Gange daglig pusle ved en Grav paa den nøgne Kirkegaard. Naar jeg søgte at komme til at tale med hende, svarede hun kun med Enstavelsesord, og kun sjældent kunde jeg komme til at se hende i Øjnene, der var milde og kærlige, men tungsindigt slørede. Hele hendes Skikkelse og Væsen mindede stærkt om, at hun havde gennemgaaet tunge Prøvelser.

Jeg hørte af Folk, at hun var den „synske“ Fiskers Enke. For godt en halv Snese Aar siden havde hendes Mand mistet Livet under Forsøget paa at redde Kammerater fra en kærtret Fiskerbaad lige ud for den lille Dal Vest for Kirken. Dette havde taget hendes Forstand. Hun passede dog sig selv, Mandens Grav og sit Strikketøj, afholdt og hjulpen af alle, fordi hun var kærlig, god og taknemmelig, og enhver havde Trang til at mildne hendes Tilværelse og Sorg.

Det varede et Par Aar, inden jeg vandt Hannes Fortrolighed; men saa vandt jeg den til Gengæld ogsaa helt. Hun fik Perioder, i hvilke hendes Sind blev lysere, og hun følte Savnet mindre.

Egentlig var det mit Harmonium, der slog Bro mellem os to Naboer. Jeg lagde Mærke til, at hun kom listende med sin Strikkestrømpe, naar jeg om Sommeren for aabent Vindue sad og spillede Salmemelodier. Saa stod hun udenfor paa Vejen, næsten skjult af Havens Hegn, og lyttede til Tonerne, og længe varede det ikke, før jeg fik hende ind i Stuen. Saa kunde vi faa en hel lang Samtale, og til sidst havde jeg hele hendes Historie.

Kresten og jeg — fortalte hun — havde jo kendt hinanden fra Barnsben af og næsten altid holdt af hinanden, og det magede sig da ogsaa saaledes, at vi havde Tjenester i hinandens Nærhed. Ingenting kunde vi faa hjemmefra. Da vi var godt fem og tyve Aar og gerne vilde sammen, havde vi begge sparet det bedste af et Par Hundrede Daler — det var ikke saa faa Penge dengang — men vi sparede, og det er let at undvære for den, man holder af.

Det traf sig ikke, at der tilbød sig en lille Ejendom her, hvor vi helst vilde være; — vi vilde helst have haft et Hus med Jord til et Par Køer. Vi maatte nøjes med et Hus og en god Have, og saa var det, at Kresten syntes, han kunde give sig til at være Havfisker og ellers gaa paa Dagleje, — saaledes var der mange, der klarede sig rigtig godt.

Og Vorherre Tak — det gik ogsaa godt for os! Ja, jeg var jo lidt beklemt, naar de var paa Havet; men Kresten syntes ikke, vi godt kunde undvære de rede Penge, Havet gav; vi skulde jo samle til vore gamle Dage. Og han fik ligefrem Lyst til Havet; han syntes, han ligesom var Vorherre nærmere paa Havet end i Land, og saadan fik jeg det da ogsaa ret snart, naar de var ude. — Og han var jo alligevel meget hjemme, passede Haven, huggede Brænde. Og de dejlige lange Vinteraftener, naar han passede sit Redskab og puslede hjemme, — hvor Mennesker endda kan have det godt og skønt sammen, naar de kun vil gøre hverandre godt! — Nej, om jeg kan erindre, at der nogensinde var et ondt Ord imellem os. Aldrig var vi gladere, end naar vi saadan gik hjemme ved hinanden, — ikke fordi vi snakkede med hianden saa meget, men fordi vi var sammen, var i hinandens Nærhed.

Jeg tror nok, han en Tid var ked af, at vi ingen Børn havde, men han talte ellers ikke videre derom. Jeg har nu aldrig saadan savnet Børn; jeg har altid tænkt, at det ikke var saa nemt med Børn, for dem kunde man lige saa let faa Sorg af som Glæde. Og jeg havde jo Kresten.

— — —

Kun med en Del Besvær fik jeg Hanne til at fortælle om Krestens „Synskhed“.

— Ja, han kunde jo se „Vare“. Han begyndte først at snakke om det, da han var henvend 40 Aar. Egentlig var han ked af det. Naar han saadan havde set noget, var han mere stille end sædvanligt. Saa spurgte jeg ham jo, og sommetider sagde han mig, hvad han havde set. Det kunde være en Stranding, der skulde komme. Jeg gik saa gerne op til Maren Strandfoged og fortalte det, at hun kunde have sit Hus rede. Kresten sagde altid, hvor mange der vilde komme i Land, og det slog

aldrig fejl. Maren bagte og gjorde Sengene i Stand og var rede med det hele, naar Strandingen kom. En Aften fortalte han, at der skulde komme „en sær en“ denne Gang. Da jeg spurgte ud, sagde han: „En sort Fyr bliver det, og urolig er han; men ellers ved jeg ingenting.“ Strandingen kom, og der reddedes en stor sort Skibshund i Land. Da Kresten saa den, raabte han: „Nu kender jeg den!“ Strandfogdens fik sandelig ogsaa Hunden at kende. Den gjorde dem meget Bryderi ved det, at den var bidsk og tyvagtig.

Det værste var, naar han var urolig om Nætterne, før han skulde paa Havet. Det traf ind ikke saa faa Gange endda. Saa kunde han ligge og stønne, klage sig højt, vende sig stundesløst, snart paa den ene, snart paa den anden Side. Han svedte, drog hurtigt Aande, slog Øjnene op og saa angst ud. Jeg blev jo forskrækket, ruskede i ham og fik ham vaagen. — „Hvad er der dog i Vejen?“ spurgte jeg og var lige ved at græde, fordi jeg skønnede, at han var i svær Klemme.

Men jeg kunde aldrig faa rigtig Besked. Enkelte Gange gik han med Baaden ud; men saa var der ogsaa altid en eller anden Ting, som løb galt, fordi det blev daarligt Vejret. De fleste Gange stod han op, løb til Føreren og bad ham at lade Baaden blive inde. Folkene var ikke glade over at miste Turen, da alt var i Orden og Vejret godt. De var lige ved at kalde ham en Kryster, og det bed slem i ham. Men det varede dog ikke længe, før de lærte, at hans Raad stod de sig bedst ved at følge, og de andre Lav blev ogsaa hjemme, naar vort Lav ikke gik ud.

Det slog godt til for os, vel sagtens fordi vi var sparsommelige. Vi købte Jord til et Par Køer og hjalp endda Krestens Søster. Jeg tænkte jo, om jeg kunde faa ham fra Havet, naar vi fik Jord og alt det. Jeg syntes saa, at jeg var mere sikker paa at beholde ham, naar jeg havde ham hjemme. Han holdt heller ikke af, at jeg gik i Uro, og til sidst — han var da godt et halvt Hundrede Aar — solgte han saa Redskaberne og sin Baadpart.

Men Havet kunde han ikke helt skilles fra, og han var mestendels ved Havet, naar Baadene skulde ud eller kom ind. — — Ja — saa var det jo, at det skete ... jeg har saa ondt ved at fortælle det.

Det var saadant et udmærket Efteraar. I en hel Maaned havde det givet to—tre Fiskedage hver Uge, og Vejret var stadig godt. Saa en Nat, da alle Baadene vilde ud, fik han en af de Ture igen — han havde ikke haft dem, siden han holdt op med at fiske.

Vi havde sovet længe, og jeg vaagnede ved, at han blev urolig. Det var, som om han slet ikke kunde faa Vejret. Og han smed sig fra den ene Side i Sengen til den anden og klagede sig: „Aah, det gaar galt! Aah nu vender Baaden sig! — Aah — min Pande!“

Jeg blev meget forskrækket og fik ham med Besvær vækket. „Hvad er der da i Vejen, Kresten? Hvad vil der ske?“ Han var, som havde han Feber, da han kom til sig selv — helt i Sved, og han rystede.

„Aah, Hanne, jeg ved ikke rigtigt, hvad det er! Men jeg er rød, at der sker en Ulykke. Det er ved Dalen, det gaar galt; men jeg forstaar det slet ikke, for nu lander de jo ikke der mere. — Nej, ved Dalen maa de ikke lande, det vil jeg sige dem. De er vist ikke gaaget ud endnu.“

„Du snakker om dit Hoved, din Pande, Kresten. Hvad var det?“

Kresten svarede ikke.

„Gud ske Tak! — Du skal jo da ikke ud, lille Kresten; men jeg er saa rød.“

Nu græd jeg, alt hvad jeg kunde, Angsten havde ret grebet mig.

Han sagde ingenting, men kyssede mig og skyndte sig saa i Tøjet. Jeg gjorde det samme, og snart hastede vi af Sted ned mod Stranden.

Det var skønt Vejret; Maanen stod over Havet, og alting saa dejligt ud. Folkene var ved at faa Redskaberne i Baadene, da vi kom derned.

De blev helt alvorlige, da vi kom; for Kresten var saa bleg og stille.

„Har du set Vare?“ spurgte de.

„Jeg er helt trykket ved at sige det, saa fint som Vejret er. Men lov mig kun, at I ikke lander ved Dalen.“

Folkene snakkede om at opgive Turen; men det blev dog ikke til noget. Saa lagde man de brede Rygge til Baaden og skød den ud. De andre Baade fulgte efter, og vi gik hjem.

Kresten gik ikke i Seng igen! han maatte stadig ud og se til Havet. Over Middag kom han ind og sagde, at vi fik Forandring i Vejret. Der var Uro i Skyerne. Bare de nu ikke ventede for længe med at tage Redskab! Han havde ingenting spist den hele Dag. Jeg bød ham Middagsmad; men han afslog det. „Tak, Hanne!“ sagde han, jeg kan ikke. Tak for alt godt, Hanne!“ — Jeg græd og græd, for han sagde det med den underligste Stemme.

Da han igen gik til Havet, fulgte jeg med. Nu blæste det allerede stærkt; Skyerne rejste sig fra alle Sider, og Solens Straaler klemte sig ned i Strimer mellem de forrevne Skyer.

Mens vi gik, tog Blæsten til, og vi kunde ingen Baade se. Vi sad ved Havet i næsten to Timer. Vi blev pisket af Storm og Sand; men Kresten mærkede vist ingenting, og jeg da for Resten heller ikke. Jeg græd bare, saa hele mit Ansigt blev fuldt af Sand.

Endelig saa vi da den første Baad, — en lille sort Prik, som kom og blev væk og kom igen, og saa kom der to Baade til. Kresten stod som fastgroet og stirrede mod dem. Længe stod vi saadan, saa tog Kresten min Haand og sagde: „Niels Madsen gaar mod Dalen, — kom, vi skal derned;“ — „Nej, Kresten, nej, nej,“ sagde jeg og klyngede mig til ham i Rædsel for, hvad der skulde komme. Saa tog han fat om begge mine Hænder: „Det er Gud, der raader, lille Hanne. Kom med og vær ikke rød!“

Saa fulgtes vi ad mod Dalen; men nu saa Kresten mig ikke mere; han havde kun Tanke for Baaden. Fire Mænd bandt sig til et langt Reb, og Kresten stod forrest med Rebet om Livet. Baaden tog en Slætte ret for Dalen, hvor Havet var roligt. Nu gik den over den første Revle — — saa naaede den anden Revle — den blev helt væk i Broddet, men kom dog ret ud med Stævnen mod Land, og saa gik det med rasende Fart ind mod os. Vi saa nu tydeligt alle seks Mand i Baaden; men pludselig var der en uhyre Brodsø bag dem. Baaden blev revet ind under denne og forsvandt. Næsten i det samme saa jeg den kæntrede Baad drive ind

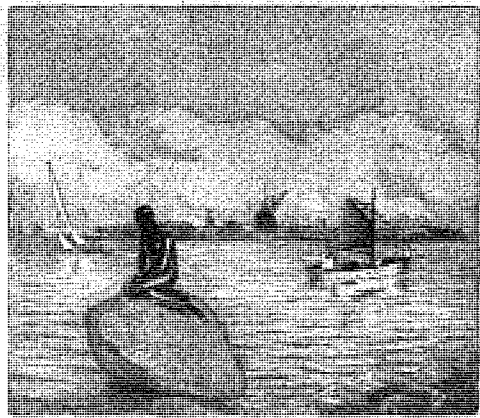
mod os. To af Fiskerne laa løse i Havet, to klamrede sig til hver sin Aare; de var saa nær, saa nær. Jeg kunde ikke blive, jeg løb ned og tog fat i Rebet og vilde med ud; men mit Tøj snærede mine Ben fra mig, saa snart jeg kom i Vandet. Manden, der stod bag Kresten skældte. Saa vendte jeg mig, og nu saa jeg Kresten gaa ud imod en stor Sø, som bar en Fisker paa sin Aare ind mod Land. Da Søen blev væk, var Kresten falden, og de trak ham ind. Jeg blev helt ude af mig selv, kastede mig over ham. Hans Ansigt var kridende hvidt, hans Øjne var brystne, og Blod og Sand sad ham i Haaret og over Panden — — —

Ja — bitte Degn, det tog nok min Forstand. Jeg kom i Daarekisten eet og et halvt Aar. Siden har jeg vel haft lidt med Forstand, men dog nok til at se, at den Dag, da glemte jeg . . . ja, det kan jeg nu ikke saadan faa sagt, men naar De nu snart skal synge ved min Grav, saa har jeg det godt, og saa skal De synge en Salme for mig, som jeg saa mange Gange har staaet ved Hegnet og hørt Dem spille Tonen til, — den er, ligesom da vi holdt Bryllup:

Den er slet ikke af Gud forladt,
hvem han fratager de hjertenskære;
thi hvor vi have vort Hjertes Skat,
der vil og gerne vort Hjerte være.
Og om vi græder og længes saare,
vi faar dog Glæde engang ad Aare,
o, Gud ske Lov!

J. Gr. Pinholt.

DE DANSKE
SUKKERFABRIKKER



Langelinie

Signeret af Kunstneren
Størrelse 53×57 cm

Pris Kr. 15.00

En festlig Gave

En Original Farveradering af KAI SELIGMANN

Ovenstaaende smukke Farveradering, som forestillter Udsigten fra Kongelig dansk Yachtklubs Vinduer, er netop eet af de skønneste Partier fra Langelinie med Holmen og Frederik V's gamle Mastekran i Baggrunden og Sejleren, der smukt virker med sine hvide Sejl paa den blanke Flade. Forgrunden domineres noget af den skønne Havfrue, dette Symbol paa Langelinie, der er kendt hele Verden over.

Raderingen er udført i fine og diskrete Farver og virker meget dekorativt. Den er kun udført i et begrænset Oplag, og „Vikings“ Ekspedition har paataget sig at modtage Bestillinger. Leveringstid 8—10 Dage. Liebhaber bedes indsende Beløbet paa Postgiro 1382 eller til nedenstaaende Adresse, og Prisen Kr. 15,00 tilbagesendes, hvis Raderingen ikke er tilfredsstillende, og denne leveres tilbage i ubeskadiget Stand inden 8 Dage efter Leveringen.

„Vikings“ Ekspedition, Gl. Mønt 39, Kbhvn. K.

EN VINTERNAT

paa Nordatlanten

DET var i Slutningen af Februar 1926, jeg var om Bord i en færøsk Fiskekutter. Vi laa ca. 100 Kuttere vesten for Vestmanøerne, og de sidste Dage havde givet god Fangst, men Farvandet ved Sydisland er lunefuldt, og der kan pludselig sætte ind med Snestorm, saa Himmel og Hav staar i eet. Dagen havde været ualmindelig god, baade hvad Vejr og Fiskeri angik, og hen imod Aften blev alt gjort klart til at rense Fisk. De første Stjerner tittede allerede frem paa Himlen, og Vestmanøerne tegnede sig som sorte forrevne Takker i Øst. — En storslaaet og smuk Nat — og hvorhen man vendte Øjet, saas de gullige Petroleumslanterner fra de andre Kuttere — et Lyshav i Mørket, der var at se som Lysene fra en fjern Storby.

Hen mod Aften var der en Del Dønning, og jeg lagde Mærke til, at Skipperen stod og snusede op i Vindøjet, men lagde dog ikke synderlig Vægt paa det, da min Erfaring angaaende Vind og Vejr den Gang ikke var ret stor. Jeg stod sammen med en gammel Fisker, lad mig kalde ham Joen, en brav Karl helt igennem — en af de rigtige, der havde fiskeket fra Skolealderen.

„Det er en smuk Nat, Joen,“ sagde jeg, „og vi har haft god Fangst i Dag!“ — „Ja Fangsten er der ikke noget i Vejen med, men vent, min Dreng, mig huer ikke denne Dønning og det Slør, der trækker rundt Stjernerne, saa' du ikke den Gamle? Han er nok heller ikke tilfreds. — Naa, jeg har oplevet saa mange Nætter af den Slags her ved Sydisland, saa en fra eller til spiller ingen Rolle, bare vi var vel ude af Bankerne; kommer der en Snestorm, medens vi ligger samlet her saa mange Kuttere, saa gaar det galt for nogen af os, og der er ikke engang saa megen Luft, at vi kan komme væk, men ser jeg ret, saa faar vi nok mere Luft end godt er, inden Natten er omme.“

Jeg saa forbavset paa Joen; for det første plejede han ikke at sige saa meget paa en hel Uge, og for det andet lignede det ikke ham at tage saadan paa Vej, fordi det varslede Storm, og jeg tænkte ved mig selv, at Joen nok var i sit daarlige Lune i Nat. Længere kom jeg ikke i mine Tanker, for i næste Øjeblik stod Skipperen paa Dækket iført Olietøj og gav Ordre til at sætte Sejl omgaende for at se at komme ud af Bankerne hurtigst mulig. Et Øjeblik efter var Klyver, Fok og Topsejl sat, men det hjalp desværre ikke ret meget, da det kun luftede ganske lidt, og i den Dønning slingrede den Farten af sig. Imidlertid var Klokken blevet 12, og den anden Vagt kom paa Dækket. Søvn var der ikke Tale om, begge Vagter gik i Gang med at rense Fisk. Der gik vel en Time, saa var Skipperen der igen. Vi rebede Storsejl — Mesan — Stagfok — satte Stormklyver og bjærgede Topsejl. Det var bælgmørkt nu og uhyggelig stille, ikke en Stjerne saas paa Himlen, og da Sejlene var fra Haanden, rensede vi videre, men det var, ligesom vi ventede paa noget.

Og saa paa een Gang, det er umuligt at sige hvordan, men pludselig krængede Kutteren over, Sneen slog os i Ansigtet, og Stormen hvinede i Riggens — det hele var sket i et Nu, men det var alligevel som en Lettelse i Stedet for denne uhyggelige Venten.

Skipperen tog selv Roret, og saa tog vi Vind og Vejr agterind. Søen var ikke længe om at rejse sig, da vi endnu ikke var klar af Bankerne, og i Løbet af kort Tid var Dækket raseret for alt, hvad der hed Fisk. Der blev sat tre Mand paa Udkig, men der var ikke til at se en Haand for sig. Jeg holdt mig i Nærheden af Joen, og vi stod i Nærheden af Redningsbaaden og klamrede os fast.

Pludselig hørte jeg den velkendte og uhyggelige Lyd af en Sø, der bryder. Først en Hvæsen, der senere gaar over i en Brus. Jeg havde dog næppe opfattet Lyden, før Joen greb mig i Skulderen og raabte: „Op i luv Vant og bid fast med Arme og Ben!“ Det var ikke et Sekund for tidligt, for i næste Nu tog den Søen ind skraat agten for midtskibs og forover. Vi var naaet op over Lanternebræddet, men den gik meget højere, og jeg følte det, som om jeg blev klemt flad. Jeg syntes, det varede en Evighed, inden jeg kunde trække Vejret igen, og da jeg kiggede ned og saa Ødelæggelsen, blev jeg kold af Skræk. Lønning, Baad, Fiskekasse og Lugarkappe var væk, og Kutteren laa nærmest vandret med fyldt Storsejl og kunde ikke rejse sig igen.

Da gjorde Joen det, som jeg Resten af mit Liv beundrer ham for. Han sprang op ad Mastebaandene og ud i Sejlet, og med sin Kniv gav han Storsejlet en Flænge paa et Par Meter, og langsomt, ganske langsomt rejste Kutteren sig paa ret Køl igen, og med et eneste Smæld var Storsejlet blæst ud af Ligene. Vi drejede saa til, firedede de sørgelige Rester af Sejlet til Dæks og slog det fra. Helt ufarligt var det ikke, da vi hvert Øjeblik maatte give Slip paa Sejlresterne og holde fast, naar den tog Sø over.

Resten af Natten forløb efter Omstændighederne nogenlunde, dog var der ikke Tale om Søvn, og varm Mad eller Drikke var der heller ingen Løjlighed til at faa. Da det blev lyst om Morgenen, holdt det op med at sne, og da saa' vi flere Kuttere, der ogsaa havde faaet nok af Stormen. De saa allesammen mere eller mindre havareerede ud. Vi fik saa slaet et nyt Storsejl under, satte det i Løbet af Formiddagen og repareret lidt paa den øvrige Skade, og først næste Dag, da det igen var nogenlunde Vejr, holdt vi ind paa Bankerne igen.

Vi fik senere at vide, at to Kuttere var gaaet ned den Nat, hvordan var der ingen, der vidste; de var sporløst forsvundet. Det var et Tab paa ca. 40 Mand, og de fleste af dem kendte vi ret godt om Bord hos

os, saa Stemningen var lidt trist i de efterfølgende Dage, men der var Strabadser og Arbejde nok, saa det glemte vi med Tiden. Vejret blev bedre hen mod Sommeren og Nætterne kortere. Det gav længere Arbejdsdag, men jo hurtigere vilde Lasten fyldes, saa vi kunde tage den første Nordøsten til Hjemreisen.

Saadan en Hjemrejse formede sig som en stor-slaaet Kapsejlad mellem Kutterne, og der blev sat alt ind paa at være den første, der kom hjem. Der blev sat alle de Sejl, de paa nogen Maade kunde bære, og de Unge om Bord fik ikke Lov til at tage

Roret, derimod de gamle Fiskere, der ellers ikke var til at faa til at styre i godt Vejr, hang nu over Roret eller rundt omkring paa Dækket og drøftede de forskellige Kutteres Sejlve, og Diskussionerne gik højt. I Bygevejr var der en rasende Travlhed, der blev bjærget Sejl for hver Byge, og de blev sat igen, lige saa snart den var ovre. Utrættelig arbejdede disse Fiskere uden at faa andet for det end at have den Fornøjelse at prale med, at de havde sejlet den eller hin Kutter agterud.

O. D.

H. Winter:

Hansa-Kogge fra ca. 1470

„Vikingen“ har fra Robert Loefs Forlag, Burg b/Magdeburg, faaet tilsendt Tegninger og Beskrivelse af en Hansa Kogge fra ca. 1470 af den kendte Marinearkæolog H. Winter.

Den korte Beskrivelse og Tegningerne er et Led i den af Firmaet paabegyndte Serie, Skibsbygningshistorie efter Skibsmodeller, hvoraf den første var en Beskrivelse af Columbusskibene, ligeledes af H. Winter.

Denne Beskrivelse, der retter de Unøjagtigheder, der findes i Professor Busley's Udkast til en Hansa Kogge, omtalt og vist i hans Afhandling „Skibstypernes Udvikling“, offentliggjort i det tyske skibsbygningstekniske Selskabs Aarbog 1922/23.

Den af Busley viste Kogge har altid haft Modelbyggernes Bevaagenhed, men var ikke nøjagtig, idet de senere Aars Forskninger paa dette specielle marinearkæologiske Omraade af H. Winter har givet nye Oplysninger om Koggenes Bygning, der alle er indføjet i dette lille Skrift, som paa det bedste kan anbefales alle, der er interesseret i gamle Skibstyper og Modelbygning efter disse.

Beskrivelse og Tegninger af Hansa Koggen vil kunne faas fra Forlaget, men det vil tage 8 à 10 Uger eller mere at faa dem frem, men det er Ventetiden værd at skaffe sig dem.

OBNA.

V. K. Sørensen;

Krigens Mænd

Flensted's Forlag. Pris Kr. 6.75.

„Vikingen“s militære Medarbejder V. K. Sørensen har udgivet en aldeles fortrinlig Bog over de Mænd, der paa de forskellige Fronter har haft afgørende Betydning for Krigens Forløb. Forlaget skriver selv i sin Forreklame:

„Krigens Mænd“ fortæller gennem en Række yderst livfuldt skrevne politiske Billeder de interessanteste Blade af Krigens Historie. Gennem en Serie omhyggeligt udførte Portrætter skildres de Mænd, der har haft afgørende Indflydelse paa Udviklingen af Krigen til Lands, til Søs og i Luften.

Den nuværende Krig er i langt højere Grad end Krigen 1914—18 en Verdenskrig. Om Pan-Arabien, i Indien og det fjerne Østen udspilles der lige saa vel som paa de europæiske Krigsskuepladser storpolitiske Dramaer, hvis Forløb er af lige saa stor Betydning for Verdens Fremtid som Udfaldet af det krigerske Opgør. Disse og mange andre Problemer i Forbindelse med Krigen behandler denne Bog.

„Krigens Mænd“ er et interessant Persongalleri over de militære og politiske Skikkelser, der paa den ene eller den anden Maade har grebet afgørende ind i Krigens Gang. For den, der interesserer sig for det personlige Moment i den store Krig, er det en Bog ud over det sædvanlige.“

Disse Ord er en aldeles udmærket Definition af Bogens Indhold, og naar vi dertil føjer, at den er udmærket velkrevet, saaledes at man stadig føler sig grebet af disse interessante Personligheder, kan man forstaa, det er en Bog for enhver, der følger med i Tiden.

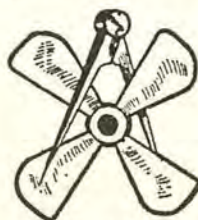
A. B.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

JAGTVEJ 163. KØBENHAVN

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

Har De læst Sejl og Motor?



Skandinaviske Nyheder.

FINLAND. — Vi bringer her Billedet af det paa Frimærkesiden forrige Maaned omtalte Velgørenhedsmærke, 3½ + 1½ M., rød-brunt.

NORGE. — I Januar Maaned er udgivet Frimærkehæfter, indeholdende 10-Blokke af 5 — 10 og 20 Øre Mærker, trykt paa Papir uden Vandmærke. Den 15. Februar udkom Mærket Kr. 1,50 mørkblaa, med Takning 13, uden Vandmærke. Efterhaanden som den nuværende Beholdning af Kronemærker med det gamle Rigsvaaben udgaa, fremkommer Mærker af den nye Tegning. Format og Farve er som ved de tidligere Mærker.



Fig. 1.

Kostbare danske Frimærker.

Ved Frimærkeauktionen hos Hee den 2. og 3. f. M. solgtes en meget smuk 5-Blok af FIRE R. B. S. 1851, gulbrun, stemplet, for Kr. 2400,00. En smuk 4-Blok 2 Skilling, 1853, gik for Kr. 550,00. Er Parstykke, 20 Øre blaa, 1884, utakket og ustempelt, indbragte Kr. 1800,00, og en 4-Blok 10 Kroner, 1927, rød/grøn, ustempelt, kom op paa Kr. 720,00.

De nyere svenske Minde-udgaver.

Et fornøjeligt lille Speciale er ovennævnte smukke Mærker, der forekommer baade to-, tre- og firesidet takket, eftersom de har været udsendt som Baandmærker, Hæftemærker eller i Ark.

Forinden disse Mærker fremkom, udsendtes nogle Serier Mindemærker to- og firesidet takkede. Det var i 1932 Udgaven til Minde om Kong Gustav Adolfs Død i Slaget ved Lützen — i 1934 Postsparebankens 50 Aars Jubilæum — i 1935 Rigsdagens 500 Aars Jubilæum, og i 1936 Postvæsenets 300 Aars Jubilæum. Udgaverne i 1932 og 1934 er takket lodret to- og firesidet 9½, de to senere Udgaver samme Takningsmaade 9¾. Udgaven

i 1934 dog ogsaa i Automattakning 13½, lodret tosidet. I 1938 udkom Swedenborg-Udgaven i Anledning af 250 Aars Dagen for Swedenborgs Fødsel.

Emanuel Swedenborg blev født den 29. Januar 1688 i Stockholm som Søn af Biskop J. Svedberg. Som Upsala-Student var han meget dygtig og flittig; Foruden Latin, Græsk og Hebraisk studerede han ogsaa Matematik og Naturvidenskab. I 1716 blev han Assessor i Bjergværkskollegiet og skrev i den Periode en stor Mængde fortræffelige Værker om saa forskellige Emner som Naturfilosofi, Kemi, Matematik, Geologi, Astronomi, Mineralogi og Fysiologi. I 1744 indtraadte et afgørende Vendepunkt i hans Liv — han søgte Afsked fra sit Embede og beskæftigede sig Resten af sin Levetid kun med Teologi og Mystik. Hans religiøse System var spekulativ Mysticisme med fysisk Grundlag. Han forkastede Læren om Treenigheden, paastod, at Gud var een Person; Engle og Djævel var de afdødes Aander, enten i Forklarelsens eller Fortvivlelsens Tilstand. Legemets Opstandelse benægtede han — Mennesket, der var frelst ved Tro og sædeligt Levned, opstod umiddelbart efter Døden med et aandeligt Legeme. Han stiftede en Sekt, som han kaldte „Det nye Jerusalems Kirke“, og hans Tilhængere kaldtes efter hans Død Swedenborgianere. Sekten har endnu mange Tilhængere, særlig i England, Nordamerika og Tyskland. Swedenborg, som var en udmærket begavet og lærd Mand samt en meget sympatisk Personlighed, døde den 29. Marts 1772 i London.

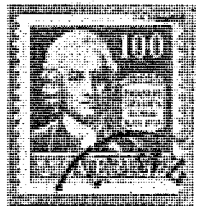


Fig. 2.

Swedenborg-Udgiven omfatter følgende Mærker:

- a) Lodret takket 13.
 - 10 Øre violet Kr. 0,50 — 0,05
 - 1 Kr. graagrøn Kr. 2,00 — 0,75
- b) Takket 13 paa alle Sider:
 - 10 Øre violet Kr. 0,50 — 0,10
- c) Takket 13 vandret samt højre lodret:
 - 10 Øre violet Kr. 1,30 — 0,30
- d) Takket 13 vandret samt venstre lodret:
 - 10 Øre violet Kr. 1,30 — 0,30

(Fortsættes i næste Nr.)

H. C. Aug. Hansen, St. Strandstræde 4 • Køber og sælger alle gode Frimærker. Speciale: Oversø

Kongelige Yachter

(Fortsat fra forrige Nr.)

OG

Ved O. BENZON

Kongelige Yachtsmænd

I en Oversigt over kongelige Yachtsmænd i Europa, udover de allerede omtalte, er der kun nogle faa, der har været særlig fremtrædende.

De franske Konger havde ganske vist nogle pragtfulde Galejer, som de brugte nogle enkelte Gange, og hvoraf der findes nogle meget fint udførte Modeller i „Musée de la Marine“ i Paris. Napoleon var for optaget af Krig og Politik, og det samme var Tilfældet med de efterfølgende Regenter, saaledes at der under dem ikke var nogen Interesse for Lystsejlad. Først under Napoleon II blev der Tid til at interessere sig herfor, og han fik bygget en Dampyacht, en Hjuldamper „*L'Aigle*“, konstrueret af Dupuy de Lôme, den geniale Konstruktør af Verdens første Panserskib „*la Gloire*“. „*L'Aigle*“ blev bygget i Cherbourg; den løb af Stabelen i December 1858 og var fuldt udrustet September 1859. Den var bygget af Træ ligesom den samtidige engelske Kongeyacht „*Victoria og Albert*“, men var et elegantere Fartøj end denne, idet den havde rundt Spejl i Modsætning til det klodsede firkantede Spejl paa den engelske Yacht. „*L'Aigle*“ var konstrueret paa Basis af den franske Skibsbygningskunsts højt udviklede Teknik og var udstyret med fulden fransk Elegance og efter Datidens Fordringer med al tænkelig Comfort.

„*L'Aigle*“ førte den franske Kejserinde Eugenie i 1869 til Suez Kanalens Indvielse og gik som første Skib den 17. November med Kejserinden ombord ind i Kanalen. Efter sin Hjemkomst herfra blev den ikke benyttet meget, og efter Napoleon II's Fald i 1870 blev den overført til Flaaden og fik Navnet „*Rapid*“.

Enkekejserinde Eugenie var en passioneret Lystsejlerske og tilbragte sin meste Tid paa Rejser ombord paa sin Dampyacht „*Thistle*“, der ogsaa har aflagt Besøg her i Danmark.

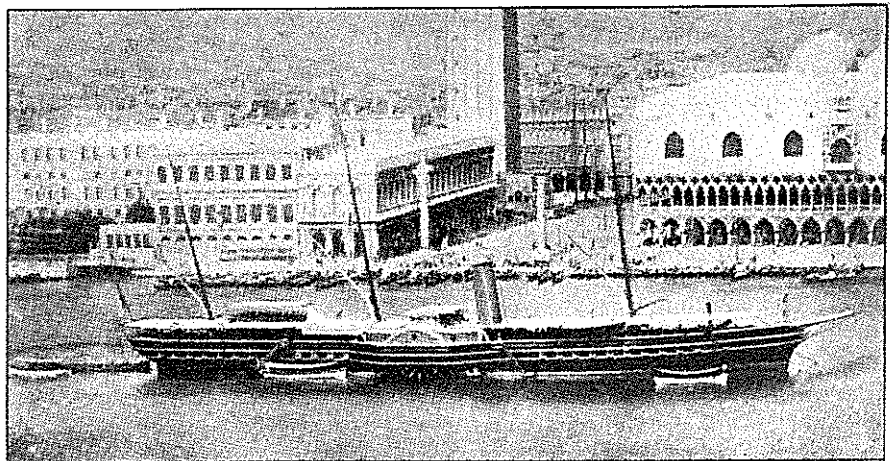
Den italienske Konge havde en Dampyacht „*Sela*“, bygget i Skotland efter Watsons Tegning, som han brugte til Udflugter i Middelhavet. Den afløste en ældre Dampyacht „*Savoia*“, der derefter udgik af Lloyds Liste over Yachter.

Kong Leopold af Belgien havde en stor Dampyacht „*Alberta*“, tegnet af Watson og bygget paa Clyden. Han brugte den meget og var altid ved Rivieraen med den under Sæsonen. Hans Nevø Kong Albert overtog Yachten efter sin Onkel i 1909 og benyttede den en Del. Kong Albert var var me-

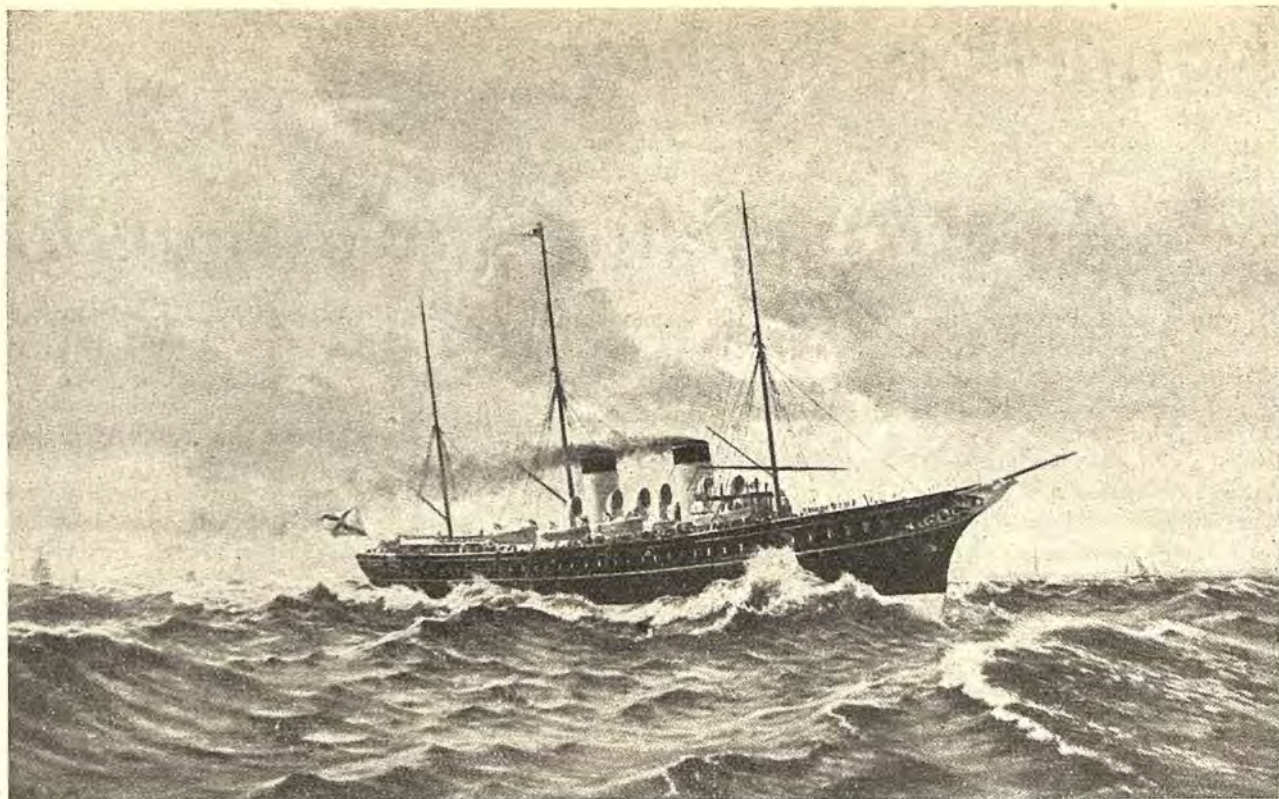
get interesseret i alt henhørende til Skibsfart og Fiskeri og lod bygge en Del Fiskekuttere specielt indrettet til Oplæring af Fiskerungdommen i saavel det praktiske som det teoretiske vedrørende Fiskeriet. Hans altfor tidlige Bortgang var et Tab for den videre Udvikling af Sejlad og Lystsejlad i Belgien.

Hans Højhed, Prins Albert af Monaco havde en Dampyacht „*Prinsesse Alice*“, der var indrettet og udstyret med alle Slags Apparater og Laboratorier til Brug under hans Havundersøgelser, hvor hans Navn er internationalt kendt, særlig for hans Undersøgelser af Havstrømmene; og de førende europæiske Søfartsnationer og U. S. A. skylder ham meget for hans Oplysninger herom. Hans Metode at opnaa Oplysninger herom er ved Hjælp af Flasker, der sættes overbord paa passende Steder, og hver indeholdende en Skrivelse med Dato, Længde- og Breddeangivelse, hvor den er sat overbord, affattet paa flere Sprog, med Anmodning om at returnere Sedlen med Angivelse af Findested, Dato og Aarstal. Han har udsat mange tusinde saadanne Flasker. En af disse, som han satte overbord fra Dampyachten „*Hirondelle*“ (som han sejlede i, før han købte „*Prinsesse Alice*“) den 7. Juli 1887, halvvejs mellem New York og Gibraltar, har Rekorden for Drift, idet den drev mere end 6000 Miles, i en Cirkelbue og tilsidst drev i Land paa Øen San Salvador i Bahamaerne den 12. Marts 1895 eller 7 Aar 8 Maanedere og 2 Dage efter at være sat overbord. De Forenede Staters Hydrografiske Bureau udsendte en Afhandling med et Kort, der viste Flaskens Drift.

Den græske Konge havde en Hjuldamper bygget 1868, den blev ikke meget brugt. Navnet paa denne var „*Amphitrite*“, men nærmere Oplysninger om den kan ikke skaffes paa nuværende Tidspunkt. Kejseren af Østrig havde tidligere en Hjuldamper „*Miramar*“



Den franske Kejseryacht „*L'Aigle*“.



Den russiske Kejseryacht „Standart“.

bygget i London i 1872. Før denne var den østrigske Kejseryacht en Hjuldampner „Greif“, og den var sammen med den franske Kejseryacht „l'Aigle“ de første Skibe, der passerede gennem Suez Kanalen i 1869.

I 1904 blev der i Skotland, efter Tegninger af Cox og King, bygget en Yacht til Ærkehertug Karl Stefan, den var paa 900 Tons Deplacement og med en Hastighed af 16 Knob. Den blev i 1911 erstattet med en mere moderne Yacht tegnet af Alfred Brown og bygget af Ramage & Ferguson, Leith. Den fik Navnet „Ul“ og var udstyret med al mulig Komfort, og Ærkehertugen brugte den en Del, men om dens senere Skæbne har det været umuligt at faa oplyst noget eller fremskaffe et Billede af den.

Den største kgl. Dampyacht regnet efter Tonnage var „Standart“, tilhørende den russiske Kejser. Den blev bygget af Burmeister & Wain i 1895 og afløste en Hjuldampner af samme Navn bygget 1874 i Bordeaux. „Standart“ var 800 Tons større end den engelske Kongeyacht „Victoria og Albert“ og 1800 Tons større end den tyske Kejseryacht „Hohenzollern“. Den var 370 Fod lang og 50,5 Fod bred, bygget af Staal og kun med en Skrue.

Den var udstyret med en Elegance og Luksus som kun faa Yachter og var et talende Bevis for dansk Skibsbygnings høje Standard, hvad der førte til, at Burmeister & Wain fik flere Ordre til Rusland og blev placeret blandt de førende Værfter i Verden, et Ry de siden har hævdet til Fuldkommenhed.

„Standart“ og „Polarstjernen“ var hyppige Gæster i København, især „Polarstjernen“, der i en Aarrække var fast Gæst her i København, naar Enkekejserinde Dagmar aflagde sit aarlige Besøg hos sin Familie her. Under disse Besøg var den som Regel ledsaget af

„Czarevna“, en Skruedampner bygget 1874 i England.

De russiske Kejsere efter Peter den Store har ikke interesseret sig meget for Lystsejlad, selv om de havde Lystyachter, og Rusland har haft en lang Række kejserlige Yachter, i Virkeligheden ikke meget færre end England, og det vil sige noget.

Lystsejlad i Rusland som fyrstelig Forlystelse begyndte, som vi har set, med Peter den Store, men Listen over Kejseryachter i de følgende Kejseres Regeringer indtil Midten af det 18de Aarhundrede er ikke let at udrede.

I 1846 blev der i Cowes bygget en smuk Skonnert til den russiske Kejser, der fik Navnet „Dronning Victoria“. Den var 95 Fod 5 Tommer lang, 22 Fod 6 Tommer bred og 12 Fod dyb i Skroget og blev navngivet af Storfyrst Constantin.

Den første Dampyacht til den russiske Kejser var „Alexandria“, bygget i England i 1851. Det var en Hjuldampner bygget af Jern og 177 Fod lang.

Man faar et lille Glimt af denne Yacht i en Beretning om en Rejse Commodore Vanderbilt*) i 1853 foretog med den af ham ejede Dampner „North Star“, der gik fra New York til England, Danmark, Rusland og til Middelhavet og tilbage til New York, hvori han skriver som følger om denne Yacht: „Vi landede ved den kejserlige Kaj (ved Peterhof), hvor vi fandt den kejserlige Yacht liggende med Dampen oppe. Det er et meget fint Fartøj, meget fine Linier og saa fin, som blaa Maling og Forgyldning kunde faa den. Dens Stævn er meget smuk og prydet med en forgyldt Ørn og den kejserlige Krone.“

*) An early steam Yacht Cruise: Wenfield M. Thomsen. The Rudder 1906.

En anden kejserlig Dampyacht var „Czarevna“, bygget 1874 i Hull, en tredje blev bygget 1878 i St. Petersburg (Leningrad), og „Alexandria“ Nr. 2, en Hjuldamper, blev bygget 1893 i St. Petersburg. To andre førte Kejserstanderen, og den ene af dem, der hed „Livadia“, sank udfor Krim i 70erne. Den anden af samme Navn var maaske et af de mest mærkværdige Fartøjer, der er blevet bygget. Denne „Livadia“ var tegnet af Admiral Popoff, der i 1871 havde givet Ud-kast til nogle cirkelformede Kystpanserskibe, der skulde bruges til Forsvar af Dnjepr-Mundingen og Havnen ved Nikolajev. Der blev bygget to saadanne Panserskibe „Novgorod“ og „Viceadmiral Popoff“, og disse to Skibe tiltalte Czar Alexander II saa meget, idet han mente, at de ikke vilde slingre, at han beordrede Admiral Popoff til at give Tegninger til en Kejseryacht efter denne Type; og denne „Livadia“ blev vel nok et af de mærkeligste Lystfartøjer, der er bygget. Admiral Popoff udfærdigede Tegningerne til det kejserlige Lystfartøj, der bestod af et Undervandsskrog, der nærmest havde Form som en Flynder, og herpaa anbragte han et Overvandsskrog, der havde det almindelig gængse Udseende. Undervandsskroget var 235 Fod langt og 135 Fod bredt. Kontrakt blev i Efteraaret 1879 sluttet med Firmaet John Elder & Co., Govan paa Clyden for Bygningen af Fartøjet. Firmaet var noget skeptisk med Hensyn til Fartøjet, men byggede det i Overensstemmelse med de russiske Tegninger og Specifikationer, og den løb af Stabelen den 7. Juli 1880. Søsætningen foregik i Overværelse af mindst 10.000 Tilskuere og med Udfoldelse af et pompøst Ceremoniel i Overensstemmelse med den græsk-katolske Kirkes Skik ved saadanne Lejligheder, og Czarens Repræsentant var Storfyrst Alexis.

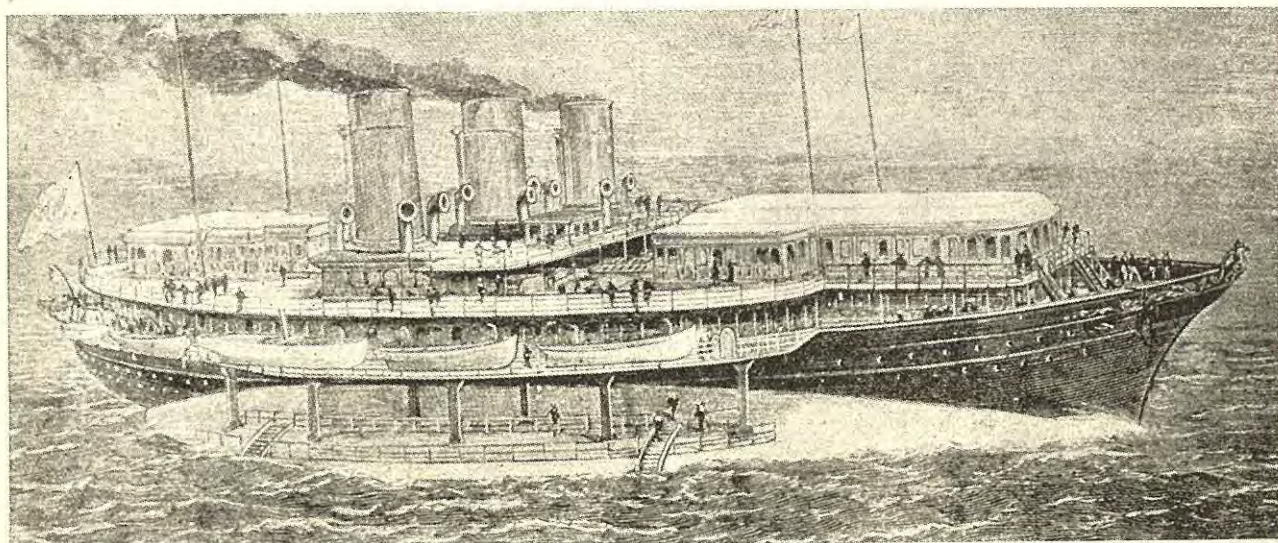
Bygningen af „Great Eastern“ fremkaldte ikke saa megen Polemik mellem de ledende Skibskonstruktører som Bygningen af „Livadia“ gjorde, idet de fleste engelske og andre Landes Konstruktører ikke kunde indse, at dette Fartøj med sine mærkelige og usædvanlige Dimensioner vilde vise sig at være vellykket, medens de russiske Konstruktører var fuldt ud overbeviste om, at alle deres Forhaabninger vilde gaa i Opfyldelse.

„Livadia“s Skrog var bygget af Jern og bestod af

en Platform, „der var formet som en Flynder“, og paa den hvilede den øverste Del af en Damper, og paa dens øverste Dæk var den kejserlige Pavillon anbragt.

Den underste Platform, eller rettere Undervandsskroget, var fladt, og i dette var Maskiner, Kedler, Bunkers og Stores anbragt. Dette Skrog var delt i ikke mindre end 80 vandtætte Rum, idet Konstruktøren var klar over, at Skroget paa Grund af sin usædvanlige Form vilde blive udsat for helt andre Trykpaa-virkninger end et normalt Fartøj. Derfor fik det ikke alene Dobbeltbund og 80 vandtætte Skodder, men det blev yderligere forstærket med svære straaelformet forløbende Dragere, lig Egerne i et kæmpemæssigt Hjul. Dobbeltbunden, der mellem Yderklædningen og Inderklædningen havde en Højde paa mere end 3 Fod, var helt flad og havde et Areal paa 14500 Kvadratfod. Paa Oversiden af dette svagt buede Undervandsskrog var der opbygget en Damper af Udseende som den Tids Skibe. Betragter man Billedet, vil man straks lægge Mærke til dette mærkelige Fartøjs Udseende, nemlig 3 svære Skorstene anbragt ved Siden af hinanden, ligesom Masterne, der stod parvis og lignede Maalstængerne paa en Fodboldbane, dog vil man ogsaa bemærke Søjlerne, der bar Platformen med Redningsbaadene samt Faldrestrapperne og Pullerterne paa det buede Dæk. Kahytterne paa det underste Dæk var bestemt for Officerer og Mandskab, medens Czarens Kahytter og Gæstekahytterne var i Opbygningen paa øverste Dæk, og dette Dæk gav paa Grund af sin store Bredde god Plads. Et lille Kik i den barbariske Pragt, hvormed Salonerne var udstyret, giver Datidens Presse, der kaldte den „Czarens flydende Palads“, og følgende Beskrivelse af Indretningen viser, at Pragtudfoldelsen var barbarisk:

„I Czarens store Salon er der en Buffet helt klædt med Spejle og forsynet med en overdaadig Forgyl-ning, ligesom alle Stole og Chaiselonguer er forsi- red med Udskæringer i et overdaadigt Blomstermøn- ster. En anden af Salonerne var dekoreret i den Stil, som Tartarerne paa Kriim anvendte i deres Glansperiode: Loftet i Salonen var et Orgie af stærke Farver afslut- tet med en Frise af antike Damaskus Kakler med det



Russisk Kejseryacht „Livadia“ 1880.

persiske Paafuglemønster i dybblaa Emaillé, og Frisen var delt i Felter med Striber af Onyx. Væggene var beklædt med spejlskaaret Træ, der var rigt forgyldt og malet i alle Regnbuens Farver. Et Flygel dekoreret med dybblaat, kromgult og lyst teglstensrødt paa en Underbund af mat Elfenbensfarve giver et Indtryk af den barbariske Pragt, der var ødslet med i denne Salon, og de hertil hørende Stole havde Farve nærmest som Rav, og de svære Fløjelsgardiner var mørkerøde." De øvrige Saloner og Kahytter var udstyret med en Luksus, der var aldeles overdaadig.

„Livadia“s garanterede Fart skulde være 14 Knob, og opnaaedes det ikke, behøvede det russiske Admiralitet ikke at overtage den, og for at være sikker paa at opnaa dette regnede Værftet med en Fart paa 15,9 Knob, og hertil beregnede de at skulle brugt 3 Tregangsmaskiner med en til hver Maskine tilkoblet firebladet Skrue med en Diameter paa 15,7 Fod og ialt 10500 HK. Dens Dimensioner var: Længde 235 Fod, Bredde 135 Fod, Dybgang for Skroget 6 Fod og 16 Fod for Skruer og Ror. Deplacementet var paa 3900 Tons.

„Livadia“ løb Prøvetur fra Clyden til Brest og opnaaede mere end de forlangte 14 Knob, og Turen forløb uden Uheld samt viste, at den ikke slingrede, men Vejret var ogsaa roligt og kun med ringe Sø. Det russiske Admiralitet overtog den, og den forlod Brest for at gaa til Sortehavet, hvor den skulde have Station i Sebastopol. I Biscaya-Bugten mødte den en Storm, og „Livadia“ opfyldte sin Konstruktørs Opgivelse ikke at slingre, og det i et Hav, hvor Bølgerne havde en Højde

af 25 Fod fra Bølgekam til Bølgedal, og her slingrede den ikke mærkbart, saa at Armstagerne, der stod paa Bordene i Salonen under hele Turen ikke viste Spor Tendens til at vælte. Den styrede udmærket, og een Mand ved Rattet var tilstrækkelig under hele Turen.

Dette var Aversen af Beskrivelsen af Turen, men Reversen viser noget ganske andet, idet den løb ind i Ferrol i Spanien med en fuldstændig udmattet Besætning, idet den i Biscaya-Bugten med sin flade Bund havde hamret saa haardt i Søen, at flere af de vandtætte Skodter havde givet sig, og den var sprunget læk.

Nu viste der sig en anden Gene, som ingen havde tænkt paa, der fandtes ikke en Dok, der kunde tage den, saaledes at Bunden kunde blive repareret, saa det var nødvendigt at foretage Reparationerne ved Hjælp af Dykker, saa den blev liggende hele Vinteren i Ferrol og forlod først denne Havn den 6. Maj 1881 og fortsatte med Forsigtighed til Sebastopol, hvortil den ankom 18. Januar 1881.

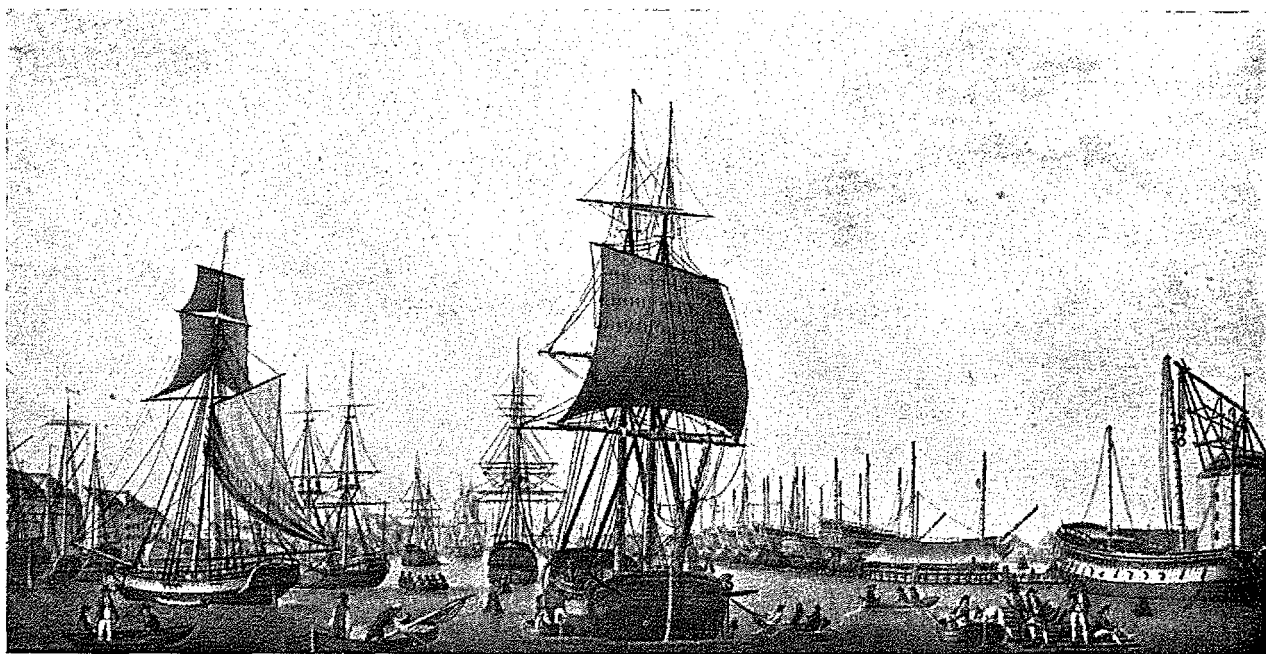
Kejser Alexander II, til hvem den var bygget, saa aldrig dette mærkelige Fartøj, for før den forlod Ferrol, var han blevet myrdet af Nihilister. Efter en Tur med Storhertug Michael og Familie fra Batam til Sebastopol blev den oplagt, og i 1884 blev den ombygget, idet Sidepontonerne blev fjernet, og dens Indretning blev taget ud, og den blev brugt til Kultransport, men senere blev den omdannet til Værkstedsskib for den russiske Sortehavsflaade og blev først hugget op i 1926 efter en Levetid paa 46 Aar, hvad der taler til Gunst for dens Bygmester og Konstruktør.

(Fortsættes i næste Nr.)

Læs

Sejl og Motor - det fuldendte Sejlsportsblad

spørg Deres Bladhandler



„Bommens Vagt paa Jacob Holms Tid.“ Paa Billedet ses til højre Fr. d. 5's Mastekran, hvor man netop er i Færd med at sætte Mast i et Skib. Til venstre derfor ligger en Del af Orlogsfartøjerne aftaklede for Vinteren. Ellers er det Koffardiskibene, der præger dette Billede. Som man ses, udfoldede der sig et myldrende Liv paa den Tid udfor den nuværende „Hønsbro“.

ET VAGTSKIFTE I SVERIGE

EFTER at den russiske Offensiv i 1944 var naaet frem til Østersøen, og Finland havde sluttet Vaabenstilstand, blev Situationen i dette Farvand atter aktuel som Krigsskueplads. Paa Grund af den forandrede Situation i Østersøen besluttede Sverige i September 1944 at lukke sine Farvande langs hele Kysten fra Torne-Elven til Falsterbo-Kanalen for alle fremmede Skibe. Derefter fulgte en Erklæring fra tysk Side, hvorved store Dele af Østersøen blev erklæret for Operationsomraade, hvilket betød, at alle fremmede Skibe, som besejlede de paagældende Farvande, maatte regne med at blive angrebet af tyske Sø- og Luftstridskræfter. Dette medførte en Skærpelse af det svensk-tyske Forhold, da Sverige maatte tilbagekalde alle sine Skibe og tage Spørgsmaalet om en Konvojerung op til Overvejelse. Ogsaa den russiske Fremtrængen paa nordnorsk Omraade i samme Tidsrum medførte en øget Fare for Sverige for at blive draget ind i Krigen.

At Sverige ønsker at undgaa Krigen, er givet. Slet saa sikkert er det ikke længere, om det kan holde sig uden for den. Men Sverige er forberedt. Den svenske Regering har benyttet Tiden. Hær, Flaade og Luftvaaben er bygget op til et baade stærkt og moderne Forsvar. En meget realistisk Uddannelse har skaffet Sverige gode Soldater, til Lands, til Vands og i Luften.

Krigsaarene har for Sverige staaet i Genopbygningens Tegn paa alle Forsvarsgrænes Omraade. Ikke mindst gælder dette for Flaaden, hvis Kapacitet i Dag er betydelig større end i 1939, da Krigen brød ud.

Den 1. Oktober 1942 kunde Chefen for den svenske Flaade, Admiral Tamm, tage den nye Admiralitetsbygning i Brug, sikkert med en Følelse af Tilfredshed. Den svenske Flaades og Kystartilleriets Materiel og Kadrer har i Admiral Tamms Chefstid udviklet sig som sjældent tidligere i Sveriges Historie. Nu kunde ogsaa Stabene tænke paa deres „Havn“.

Viceadmiral Fabian Tamm er født i 1879 i Uppland som Søn af Stockholms højeste Embedsmand, Overstatholder, Friherre Gustaf Tamm. Allerede i Drengæarene brændte Fabian Tamm af Lyst til Søen, og kun 14 Aar gammel blev han Søkadet — og Officer seks Aar senere. Allerede som Kadet var han Anfører blandt Kammeraterne, ikke blot i Dygtighed, men ogsaa paa Grund af sine personlige Egenskaber. Han udgik som Nr. eet af sin Klasse. Fra 1907—14 var han Lærer ved Marinekrigsskolen. Ved Udbruddet af den første Verdenskrig i 1914 fik den unge Officer en Post i Diplomatiets, idet han blev Marineattaché i det svenske Gesandtskab, først i Berlin og senere i København. Tre Aar senere vendte han tilbage til Sverige, og i 1921 blev han Chef for Søkrigsskolen. Her virkede han i fire Aar, indtil han kom ind i Marinestaben og overtog Ledelsen af dennes operative Afdeling. Fra 1931 til 1933 var han Kontorchef i Marineministeriet, og i denne Periode blev han udsendt til internationale Forhandlinger som Repræsentant for de svenske Interesser. Han var saaledes svensk Sagkyndig ved Nedrustningskonferencen i Genève i 1932.

I 1933 blev Tamm Kontreadmiral og Chef for Kystflaaden, og da den nye Verdenskrig brød ud i

1939, blev han Viceadmiral og Chef for den svenske Marine.

Hans omfattende Kundskaber har yderligere bidraget til at øge den Tillid, som hans Person indgyder i Marinen. Admiral Tamm er en Mand med typiske Lederegenskaber. Hans Erfaringer er ogsaa sjældent mangesidede. Den eneste Fartøjstype, han ikke har været Chef for i hele den svenske Flaade, er Undervandsbaadene. Han har forstaaet ikke at specialisere sig, men at skaffe sig et all round Kendskab til alt, hvad der angaar Skibe. Hans Kendskab til Flaadens Personel er enestaaende. Der findes ingen Del af Tjenesten og faa af Personalet, som han ikke personligt kender. Han har en enestaaende Evne til at huske de Mennesker, han een Gang har mødt. Som Flaadens højeste Chef i disse vanskelige Krigsaar har Admiral Tamm høstet megen Anerkendelse. Han er baade en dygtig Organisator og en brillant Officer, hos hvem naturlig Myndighed er parret med menneskelig Forstaaelse. En Egenskab, der yderligere har styrket hans grundmurede Popularitet, er hans velgørende Sans for Humor. Chefen kan ikke alene kritisere — det er der saa mange, der kan — men han kan i det rette Øjeblik, naar Tavsheden breder sig ildevarslende, sige det forløsende Ord.

Han er en Mand, der gør sin Pligt til det yderste, hvilken Skæbne, der end rammer hans Fædreland. Han er kort og godt *Søofficer* med Liv og med Sjæl.

Men ligesom den svenske Hær til April i Fjor skiftede Chef, saaledes vil den svenske Marine ogsaa til 1. April i Aar komme ud for et Chefskifte, idet Admiral Tamm paa Grund af Alder maa trække sig tilbage, og det er allerede blevet meddelt, at han bliver efterfulgt af den nuværende Chef for Kystflaaden, Kontreadmiral Strömbäck.

Den kommende Chef for Sveriges Flaade, Kontreadmiral Helge Hjalmar Immanuel Strömbäck, er født i 1889 i Delsbo i Gävleborgs Len. Han er kendt som en meget energisk og handlekraftig Officer med betydelige Kundskaber og megen praktisk Viden. Som 20-aarig i 1909 begyndte han sin sømilitære Karrière. Efter kun ni Aars Tjeneste blev han udnævnt til Kaptein, og i 1939 blev han Kommandør. Under den forrige Krig var han Chef for en Torpedobaad, og i Aarene 1931—32 fungerede han som Chef for Flaadens Jagerflotille. I 1936—37 havde han den for en Søofficer interessante Opgave at være Chef for Gotlands Marineafdeling. Om denne Periode vidner hans Publikationer om flaadetekniske Problemer i Østersøen. Han har baade skrevet en Bog „Sverige og Østersøen“ og en lang Række Afhandlinger i faglige Tidsskrifter.

Admiral Strömbäck er en Mand, som den svenske Flaade venter sig meget af. *V. K. Sørensen.*

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



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

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Marts 1945



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 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 Bugserselskab, 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-Tankhande 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 Phonix, Esbjerg
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solms
 A/S Det store Nordiske Telegrafskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen.
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitsera Bjergnings-Entreprise
 Svitsera Bugserafdeling
 D/S Torm
 Rederifaktieselskabet Transportor, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Skibes Stabilitet

II. Bestemmelse af Genstandes Stabilitet, naar de hviler paa et fast Underlag.

For at faa Kendskab til, hvilke Faktorer der er bestemmende for en Genstands Stabilitet, kan man lave en Træklods af Tværsnit som vist i Fig. 7. Dens Længde behøver ikke at være stor, f. Eks. omtrent lig dens Bredde.

En mindre Stang gøres fast i Midten af Klodsen. Til den øverste Ende (B) af Stangen fæstes en Snor. Stilles Klodsen paa et Bord eller andet fast Underlag, kan den krænges ved et vandret Træk K i Snoren. Til Maaling af Kraften K kan man ved C anbringe en almindelig lille Fjeder vægt, der direkte viser, hvor stort Trækket er, eller man kan føre Snoren over en Skive som vist i Fig. 6 (se forrige Nummer af „Vikingen“)

og anbringe Vægtlodder paa en Skaal og paa den Maade finde, hvor stor en Vægt der er nødvendig til at krænge Klodsen over til en given Vinkel. Paa Stangen AB kan anbringes en mindre Jern- eller Blyvægt V.

Lad Kurven AO Fig. 8 være Stabilitetskurven for den i Fig. 7 viste Klods. Det vil sige, BM repræsenterer Krægningskraften ved en Krægningsvinkel paa 10° . Hvis man maaler Kraften i Kilogram og den lodrette Afstand mellem Snoren og Klodsens Underlag i Centimeter, saa repræsenterer BM altsaa Stabiliteten ved en Krængning paa 10° maalt i Kilogramcentimeter. Paa samme Maade repræsenterer CN, DO etc. Stabiliteten ved Krægningsvinkler

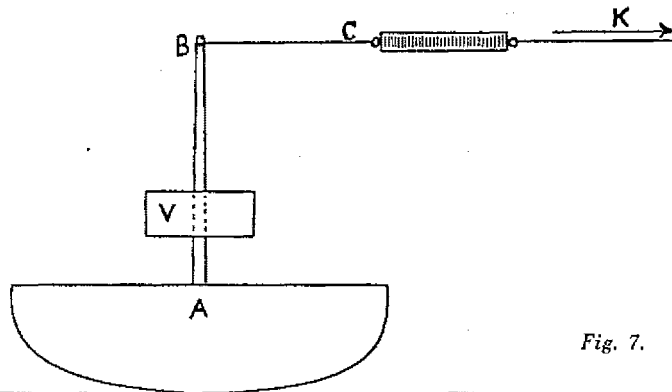


Fig. 7.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

paa 20° , 30° etc. Vedbliver man at krænge Klodsen, vil man naa et Punkt, hvor Stabiliteten vil være et Maksimum. Det vil sige, at der efter at denne Vinkel er naaet, fordres en mindre Krængningskraft til at fort-

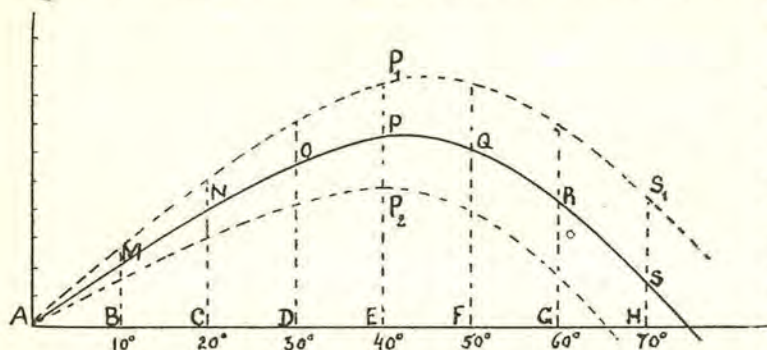


Fig. 8.

sætte Krængningen. Den i Fig. 8 viste Stabilitetskurve APS vil ses at have sin Maksimumstørrelse ved omtrent 40° Krængningsvinkel. Vedbliver man at krænge Klodsen, efter at Stabiliteten formindskes, vil der komme et Punkt, hvor Klodsen pludselig falder over af sig selv eller med andre Ord fortsætter Krængningen, uden at man behøver at trække i Snoren. Ved den Krængningsvinkel, hvor dette finder Sted, er Stabiliteten blevet reduceret til intet, det vil sige, Klodsen bliver her ustabil. For den i Fig. 8 viste Kurve AS P vil det ses, at Stabiliteten forsvinder ved en Krængningsvinkel paa ca. 75° , det sker nemlig der, hvor Kurven skærer Linien AH.

Lad Kurven AS P fremstille Klodsens Stabilitet med Vægten V i den i Fig. 7 viste Stilling. Sænkes denne Vægt helt ned paa Klodsen, vil Stabiliteten blive forandret. Hvis man nu igen krænger Klodsen og bestemmer en ny Stabilitetskurve, vil man finde, at der nu fordres et større Træk i Snoren for at krænge Klodsen til den samme Vinkel som tidligere. Med andre Ord Stabiliteten bliver forøget ved, at Vægten V sænkes. I Stedet for at Kurven APS repræsenterer Stabiliteten, man finde, at det med Vægten V nedsænket vil blive en Kurve som AP; S. Hvis derimod Vægten V i Stedet for at sænkes hæves et tilsvarende Stykke paa

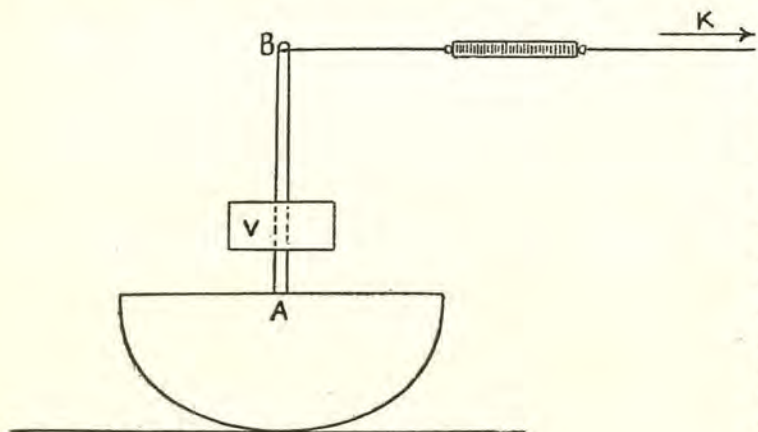


Fig. 9.

Stangen AB, og Stabiliteten derefter bestemmes, saa vil man finde, at et mindre Træk i Snoren vil være tilstrækkelig til at krænge Klodsen til den samme Vinkel som tidligere, med Vjgten anbragt som vist i Fig. 7.

Stabiliteten vil saaledes blive mindre, og Stabilitetskurven vil blive som AP_2 , Fig. 8. Den krængede Genstand bestaar i Virkeligheden af Klodsen og Vægten V tilsammen. Det viser sig saaledes, at en Genstands Stabilitet bliver forøget, naar en Del af dens Vægt sænkes og omvendt. At Stabiliteten bliver reduceret, naar en Del af Genstandens Vægt hæves. De tre Kurver i Fig. 8 viser paa en bekvem Maade, hvorledes en Genstands Stabilitet ved de forskellige Krængningsvinkler forandrer sig ved en Forandring i den vertikale Fordeling af den krængede Genstands Vægt.

Laver man saa en Klods af samme Længde som den i Fig 7 viste, men af mindre Bredde i Forhold til Højden, som vist i Fig. 9, saa kan man ogsaa bestemme Stabiliteten for den ved Forsøg som ovenfor forklaret. Lad Kurven APS Fig. 10 være den samme som APS vist i Fig. 8. Det vil sige, den angiver Stabiliteten for Klodsen vist i Fig. 7. Stabilitets-

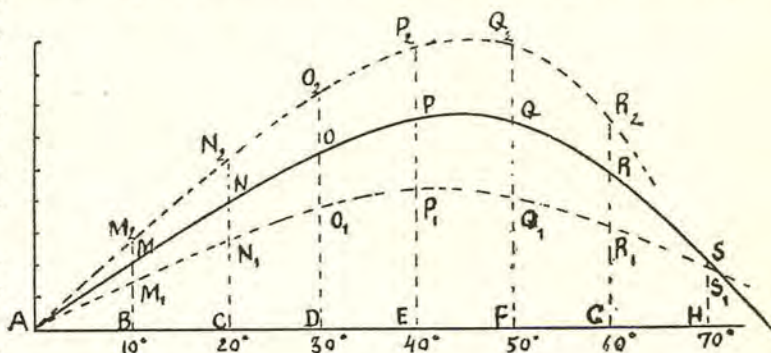


Fig. 10.

Kurven for den i Fig. 9 viste Klods af mindre Bredde i Forhold til Højden vil da vise sig at være som AP_1 . Det vil sige, Stabiliteten bliver formindsket ved en Reduktion i Bredden, og omvendt vil man finde, at hvis man bestemmer StabilitetsKurven for en Klods bredere i Forhold til Højden end den i Fig. 7 viste, vil denne som AP_2R_2 falder over APS Fig. 10. En Genstands Stabilitet vil derfor blive reduceret, naar Bredden reduceres i Forhold til Højden, og forøget, naar Bredden forøges i Forhold til Højden, alt selvfølgelig under Forudsætning af, at der ikke foretages andre Forandringer med Genstandens Form eller Vægt.

Hvis man i Stedet for den i Fig. 7 viste Klods lavede en, der var af samme Form, men større og med Størrelsen af Vægten V tilsvarende forøget, saa hele den krængede Genstands Størrelse og derfor Vægt blev forøget, saa vilde man finde, at Stabiliteten vilde blive forøget stærkt for alle Krængningsvinkler. Hvis man paa den anden Side lavede en mindre Klods og bestemte Stabiliteten for den, vilde man finde, at denne overalt vil blive formindsket. Med andre Ord, Stabiliteten for-

øges, naar denne krængede Genstands Dimensioner forøges og formindskes, naar disse formindskes.

Endnu et Tilfælde kan det være af Interesse at undersøge ved Hjælp af Krængning af Træklodser. Lad Fig. 11 fremstille den samme Klods som vist i Fig. 7, men lad i Stedet for Vægten V en Kasse eller

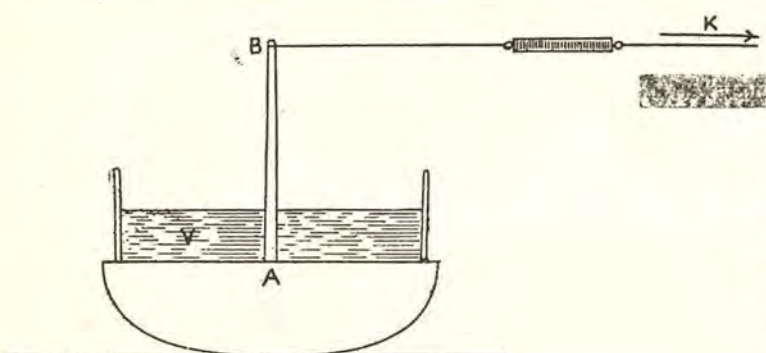


Fig. 11.

et Rum oven paa Klodsen blive fyldt med Vand svarende til Vægten V.

Lad APQ, Fig. 12, fremstille Stabilitetskurven for Klodsen med Vægten V fast anbragt som i Fig. 7. Bestemmes Stabilitetskurven for Klodsen med Vand oven paa som vist i Fig. 11 i Stedet for Vægten V, saa vil det vise sig, at den ligger langt under AP som vist ved AO_1 , Fig. 12.

En Beholder med Vand, som kan bevæge sig frit ved Krængning, reducerer saaledes en Genstands Stabilitet i høj Grad. Hvis imidlertid Vandbeholderen var delt i to med et Skod i Midten parallel med Siderne, vilde Reduktionen i Stabiliteten blive langt mindre som vist ved Kurven AP_2 Fig. 12. Dette Tilfælde viser for det første, hvilken overordentlig Indflydelse frit Vand, det vil sige Vand, hvis Overflade kan forblive horisontal under Krængningen har paa en Genstands Stabilitet, og for det andet, i hvilken høj Grad denne Indflydelse reduceres, naar Vandrummet deles i to ved et Skod parallel med Siderne. I Vandrummet med Skodder parallel med Enderne, vil man finde, at dette ingen som helst Indflydelse har paa Stabiliteten. Den Reduktion, som frit Vand foraarsager i Stabiliteten, er med andre Ord lige stor, enten saadanne Skodder forefindes eller ikke. Er Vandrummet dækket oventil, og er det helt fyldt, da kan Vandets Overflade ikke forblive horisontal under Krængningen, og saa har det kun samme Indflydelse paa Stabiliteten som en tilsvarende Vægt af Jern eller af andet ikke flydende Materiale.

Skal man sammenligne forskellige Genstandes Stabilitet, kan det gøres blandt andet ved at man opgiver, hvad Stabiliteten for hver især er ved en bestemt Krængningsvinkel. Størrelsen af den for dette Øjemed valgte Krængningsvinkel kan bekvemt sættes til en Grad. Ved at opgive hvad Stabiliteten for forskellige Genstande er ved en Krængning paa en Grad, faar man saaledes et vist Grundlag til Sammenligning af Størrelsen af deres Stabilitet, som er af betydelig Værdi, selv om det ikke er tilstrækkeligt til en saadan fuld

Vurdering af Genstandenes Stabilitet, som alene kan opnaas ved en Sammenligning af Stabilitetskurverne for de forskellige Genstande. Det er hensigtsmæssigt at give denne en Genstands Stabilitet ved en Krængningsvinkel paa en Grad et særligt Navn, og den kan passende kaldes Genstandens Stivhed. Den bestemmes let derved, at Genstandens Stabilitet ved en mindre Krængningsvinkel bestemmes. Den divideres med Krængningsvinklens Størrelse i Grader, og Resultatet er Genstandens Stivhed. Er saaledes en Genstands Stabilitet ved en Krængningsvinkel paa $1\frac{1}{2}$ Grad 4 Meterton, saa er Genstandens Stivhed $4/1,5$ eller 2,67 Meterton. Almindelige Genstande, der som Regel hviler med en større plan Flade paa et fast Grundlag, har som Følge deraf stor Stivhed, men behøver ikke derfor at have stor Stabilitet forøvrigt, idet denne blandt andet ogsaa vil afhænge af Genstandens Højde.

Ved Hjælp af simple Træklodser eller Modeller kan som ovenfor vist selv de mere komplicerede Forhold i Forbindelse med en Genstands Stabilitet undersøges og klargøres. Selv om en Stabilitetskurve kun bestemmes for en enkelt Klods Vedkommende, saa vil dette dog altid hjælpe til Forstaaelse ogsaa af de andre foran omtalte Tilfælde.

Spørgsmaalet om Stabiliteten af en Genstand, der hviler paa et fast Underlag, er her behandlet ret udførligt, saa en Forstaaelse som dette som Regel er lettere at opnaa end Tilfældet er, naar det drejer sig om en flydende Genstands Stabilitet, og da en Forstaaelse af det første Tilfælde letter Forstaaelsen af det andet.

D. F. D. S. Begravelseskasse

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1944,

18 Medlemmer er i Aarets Løb afgaaet ved Døden. Medlemstallet, der ved Aarets Begyndelse var 1123, er nu 1112, hvoraf 400 er kontingentfri efter Vedtægternes § 6.

Begravelseskassens Formue er i Aarets Løb gaaet frem med 8538 Kr. til 214108 Kr.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Søndag d. 22. April Kl. 11 i Karnappens Selskabslokaler.

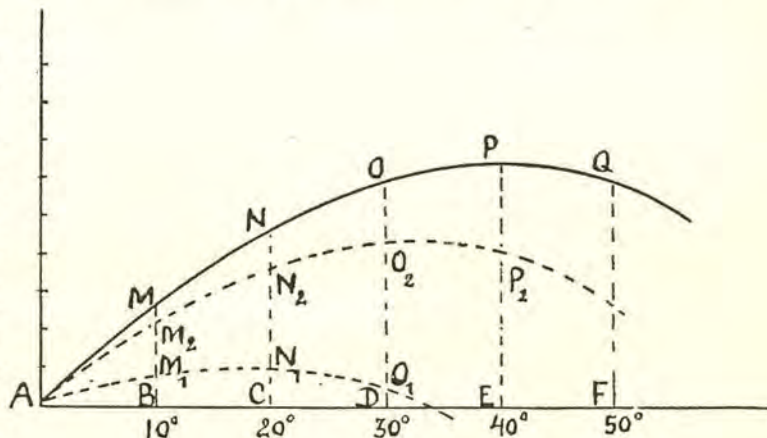


Fig. 12.

Minimumsgrænsen for Stabilitet

I „Vikings“ December-Nummer var der en interessant Artikel, der hed „Stabiliteten ved Konstruktionen og Driften af Skibe.“ Denne Artikel giver mig Anledning til at fremføre følgende:

Undertegnede, der er Skibsfører, er som mange af mine Kolleger interesseret i Minimumsgrænsen for Skibes Stabilitet, men desværre, som ogsaa ovennævnte Artikel fremhævede det, er Videnskaben endnu ikke ad videnskabelig Vej kommet til en Formel, hvorefter vi, der har Brug for det, kan regne Minimumsgrænsen ud. Jeg har udregnet Stabilitets-Kurver for et Skib, der deplacerer ca. 3000 Tons, under mange forskellige Forhold, og ved at sammenligne det rettende Maximums-Moment i hvert enkelt Tilfælde med Stabilitets-Kurven samt med Skibets Bevægelser og Tryghedsfølelsen er jeg kommet til følgende Resultat:

Saa længe det rettende Maximums-Moment i Fodtons er numerisk større en Deplacementet i Tons, er Stabiliteten god nok, men er det rettende Maximums-Moment i Fodtons numerisk mindre end Deplacementet i Tons, er Stabiliteten for ringe.

(Regner man med Meter-Tons, maa det rettende Maximums-Moment ikke være numerisk mindre end Deplacementet i Tons $\times 0,3$).

I de udregnede Stabilitetskurver laa Maximums-Gz-Armen ved 45° Krængning.

Undertegnede har været baade ved Herodes og Pilatus for at faa en Formel for Minimumsgrænsen, men uden Resultat, og havnede til sidst hos Professoren i Skibsbygning, Professor C. W. Prohaska ved Polyteknisk Læreanstalt. Professoren var meget elskværdig og imødekommende, men kunde desværre ikke angive mig nogen Minimumsgrænse, da der endnu indenfor Videnskaben bestaar Uenighed om dette Spørgs-

maal. Derimod fortalte Prof. Prohaska mig, at der i 1939 var udkommet en Bog af den finske Professor Jakko Rahola, der havde undersøgt Stabilitetsforholdene for en Del Skibe, der var forlist, og var kommet til det Resultat, at for Skibe paa ca. 2—3000 Tons maatte den dynamiske Stabilitetsarm ikke komme under 8 cm ved 40 Graders Krængning. Denne Bog, der har Titlen „The judging of stability of ships and the determination of the minimum amount of stability.“ By Jaakko Rahola, Helsinki, 1939, laante jeg, og ved ud fra min statiske Stabilitet at beregne den dynamiske Stabilitet viste det sig, at den Minimumsgrænse, jeg havde fumlet mig til, ogsaa havde en dynamisk Stabilitetsarm omkring 8 cm ved 40° Krængning.

Paa min Forespørgsel til Professoren, om hvad han vilde svare, dersom jeg kom i den Situation, at jeg fik en Ladning om Bord i mit Skib, der gav Skibet en Stabilitet, der laa under den Grænse, jeg var kommet til, og han blev afæsket en Erklæring, svarede Professoren mig, at han i et saadant Tilfælde ikke turde afgive en Erklæring om, at Stabiliteten var tilstrækkelig for Sejlads paa Nord-Atlanten. Det Svar blev jeg meget glad for, og jeg synes, det skal frem her, saa mine Kolleger ogsaa har lidt at rette sig efter.

Jeg skal herved tillade mig at foreslaa alle interesserede Parter, om der enten ad Frivillighedens Vej eller ad Lovgivningsmagtens Vej blev gjort Stabilitets-Undersøgelser i et Antal forskellige Skibe med forskellige Ladninger, saaledes at Videnskaben kan faa noget Materiale at arbejde med til Løsningen af denne for Skibsfarten saa vigtige Sag.

H. G. Nordhoek,
Skibsfører. M/S „Sværdfisken“.

Det har været „Vikings“ en stor Glæde at optage ovenstaaende Indlæg fra Kaptajn Nordhoek, der til Støtte for sine mangeaarige Erfaringer i Farten paa Grønland gerne ønsker nøjere fastslaaet, hvad en Skibsfører tør regne med som Minimumsstabilitet ved Skibets Afgang fra Havn.

Mange af vore Læsere, som maaske ikke har noget dybere Kendskab til dette Spørgsmaal, kunde da spørge, hvorfor der i det Hele taget ikke er Regler for denne vigtige Egenskab ved Skibe.

Hertil kan vi svare følgende:

Klassifikationsselskaberne søger for, at et Skib har tilstrækkelig Styrke, og det Offentlige for, at Fribordet er tilstrækkeligt stort. Det er — i tilsyneladende Analogi hermed — ofte blevet foreslaaet, at enten Klassifi-

kationsselskaberne eller det Offentlige ogsaa skulde sørge for, at Skibene havde tilstrækkelig Stabilitet. Spørgsmaalet blev bl. a. rejst paa den internationale Konference i London i 1913 angaaende Sikkerheden til Søs. Det blev da afslaaet overhovedet at behandle Spørgsmaalet med den Motivering, at det i Praksis var umuligt at bestemme, hvor megen Stabilitet et Skib burde have for under alle Omstændigheder at være sikkert mod Kæntring. Det ligger i Sagens Natur, at Klassifikationsselskaberne og det Offentlige intet direkte nyttigt kan gøre angaaende Skibes Stabilitet. Styrke og Fribord er af den Art, at jo mere man har af dem des bedre fra et Sikkerhedssynspunkt. Man kan derfor fastsætte og har fastsat Regler, der foreskriver, hvad man erfaringsmæssigt har fundet i denne Hen-

Aalborg Værft ^{A/S}

AALBORG - DANMARK

Maskin- og Kedelbyggeri - Nybygninger - Reparationer

Telefon 4101 - Rigstelefon 9 - Telegram-Adresse: Yard

seende er tilstrækkeligt, og disse Regler er af en saadan Art, at man let kan kontrollere, at hvad der er forlangt af Fribord og Styrke ogsaa er til Stede. Med Stabiliteten er det anderledes, da det kan være lige saa farligt at faa for meget som for lidt af den, og det derfor er yderst vanskeligt, for ikke at sige umuligt, i Praksis at bestemme, hvad der i det givne Tilfælde er for lidt og hvad for meget, men hertil kommer, at det ogsaa i Praksis er helt ugørligt at kontrollere, at Skibet virkelig er i Besiddelse af den foreskrevne Stabilitet, idet denne ikke som Materiale dimensioner og Fribord er noget bestemt, der let kan direkte efterses og maales. For at kontrollere, at Skibenes Stabilitet laa indenfor visse fastsatte Grænser, vilde det være nødvendigt stadig at have en Mand ombord i ethvert Skib, der, saa ofte det var paakrævet, kunde foretage en Krængningsprøve til Bestemmelse af Stabilitetens Størrelse. En Forøgelse af Sikkerheden mod Kæntring kan saaledes ikke opnaas ved paabudte Forskrifter, men alene ved forøget Kundskab og Ansvarsfølelse hos dem, der har Ansvaret for Skibets Drift.

Det har ofte været forsøgt at etablere en Forbindelse mellem Skibsingeniørerne og Skibsførerne angaaende Spørgsmaalet om Skibes Stabilitet, derved at der er overladt Skibsførerne udførlige Beregninger med

Stabilitetskurver, Metacenterkurver etc. Det har imidlertid vist sig at være af tvivlsom Nytte, fordi det omhyggeligt udarbejdede Materiale saa godt som altid er blevet lagt til Side af Føreren og i hvert Fald aldrig benyttet som forudsat. Det medgivne Materiale forudsætter saa godt som altid, at der foretages indgaaende Beregninger, og dertil bliver der som Regel ikke Tid i det Øjeblik, en Bestemmelse skal tages. Hvad der da er af Betydning er, at Vedkommende har fuld Oversigt over alle de Faktorer, der er bestemmende for eller kan have Indflydelse paa Stabilitetens Størrelse.

Da Spørgsmaalet om Skibes Stabilitet er af uhyre Betydning for Sikkerheden, og da mange af vore Læsere maaske har den Opfattelse, at det er noget videnskabeligt Snurrepiberi, som de Lærde morer sig med at diskutere, men som er helt utilgængeligt for almindelige dødelige, og da det i Virkeligheden kan forklares ganske jævnt og ligefremt, saa enhver kan forstaa det uden Spor af matematiske Kundskaber, har vi i forrige Nummer begyndt en Serie Artikler om Spørgsmaalet. Vi holder os derved nærmest til en lille Bog, som er udgivet af Dr. Sc. J. Bruhn, der i sin Tid var Direktør i Det norske Veritas. For at faa det rette Udbytte beder vi Læserne følge med fra Begyndelsen.

Fiskeriaarbogen 1945,

Aar bog for den danske Fiskerflaade, udgivet af Fiskeridirektoratet, er udkommet.

I Forordet bemærkes det, at Fiskeriaarbogen for

1945 af uforudsete Grunde fremkommer med betydelig formindsket Stof, idet de fleste Love og Anordninger er udeladt, men findes i Udgaven for 1944, hvortil der henvises. Dog er alle nye Anordninger og Oplysninger for Aaret 1945 medtaget.

Den overvejende Del af Bekendtgørelser vedrørende Skibsfarten optages i „Efterretninger for Søfarende“.

Fra Udgiverens Side beklager man meget, at det har været nødvendigt at afvige fra den Standard, Fiskeriaarbogen efterhaanden har faaet, men de manglende Dele og Tabeller vil muligvis blive publiceret som Tillæg til Fiskeriaarbogen, saafremt Forholdene i Aarets Løb maatte tillade det. Ligeledes haaber man i 1946 at kunne udsende den fuldstændige Fiskeriaar bog.

Fiskeriaarbogen fremtræder ogsaa i Aar, trods alt, i det sædvanlige smukke Udstyr. Paa Grund af de ovenfor nævnte Udeladelser raader vi vore Læsere til ikke at kaste Aargangen 1944 bort, men beholde den som Supplement til den nye.

Telefon:
C. 16 488

Telegram:
Dantransport

DAN-TRANSPORT A/S

Assurance — Befragtning

Spedition

Vestergade 26. K.

Fragtagentur for:
REDERISELSKABET

NAVITAS A/S

Vestergade 33. K.

Telefon:
C. 1656

Telegram:
Asnavitas

INGENIØRFIRMAET

M. P. PEDERSEN

LILLE STRANDSTRÆDE 14 . KØBENHAVN K.

*Telefon- og Telegrafstationer
til Handelsskibe*

*Duplex-Telefonstationer
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.*

Indhent Tilbud

Nogle Træk af Dampkedlens ældste Historie

Dampkedlen i moderne Forstand er næppe mere end et Par Hundrede Aar gammel. Medens Smede-handværket er flere Tusinde Aar gammel, er Bearbejdning af Plader og dermed Kedelsmedefaget kun kendt i denne forholdsvis korte Tid.

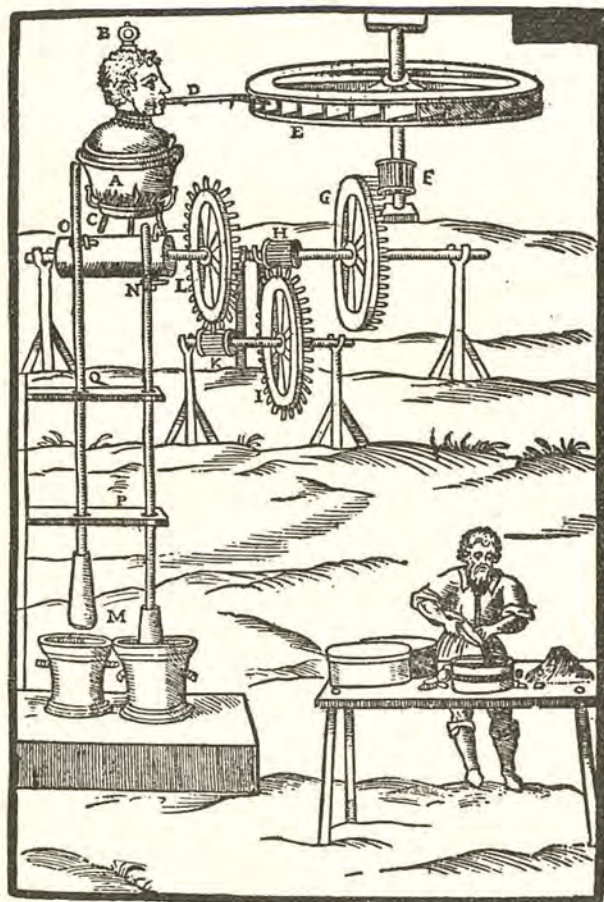
De Beholdere, som vi kender f. Eks. fra Romernes Badeanstalter, tjente kun til Opvarmning og Opbevaring af varmt Vand. I deres højeste Udvikling bestod

Heron i Alexandria (130 f. Kr.) er almindelig kendt for sin Dampkugle, men den kan kun betragtes som et Legetøj eller højst som et Demonstrationsapparat. Hele Apparatet, Kugle, Kedel og Fyrsted var støbt af Bronze, som var det eneste Metal, man dengang havde, som kunde modstaa stærk Varme.

Den første Dampmaskine, der i Praksis kunde udføre Arbejde, blev konstrueret og bygget af Italieneren Giovanni Branca. Det var, hvad vi nu til Dags vilde kalde en Dampturbin. Hans Maskine bestod af en støbt Kedel, formet som et Negerhoved med Skuldre. Fra Negerens Læber stak et tyndt Damprør frem, som ledede en Dampstraale mod Skovlene paa en Rotor, som var udført som Hjulet til en Vandmølle. Ved Hjælp af Damptrykket paa Skovlene sattes Hjulet i Bevægelse og drev gennem forskellige Udvekslinger en Stampemølle, hvormed han fik findelt sine Medikamenter.

De første Kedler var udført af Bronze eller hamret ud af Kobber. Først mange Hundrede Aar senere kunde man udføre dem af Kobberplade, der blev loddet sammen, og endnu senere af sammennittede Kobberplader. Derefter fulgte en Kombination af Kobber og Bly, og endnu senere blev visse Dele udført af Smede- eller Støbejern — for ikke at glemme det let bearbejdelige og altid nyttige Materiale, Træ. Samtidig med de tidligste Kobberkedler var ogsaa dem, der havde en Yderskal af Sten og de indvendige Dele af Kobber og Støbejern.

Endnu senere blev Kedler udført af Smedejern med visse Dele af Støbejern. Samtidig med de første Smedejernskedler blev der ogsaa fremstillet Støbejernskedler, og omtrent ved den samme Tid (Slutningen af det 18. og Begyndelsen af det 19. Aarhundrede) blev adskillige Kedler udført med Yderskal af svære Træplanker og de indvendige Dele af Støbe- og Smedejern.



Branca's Dampturbin 1629.

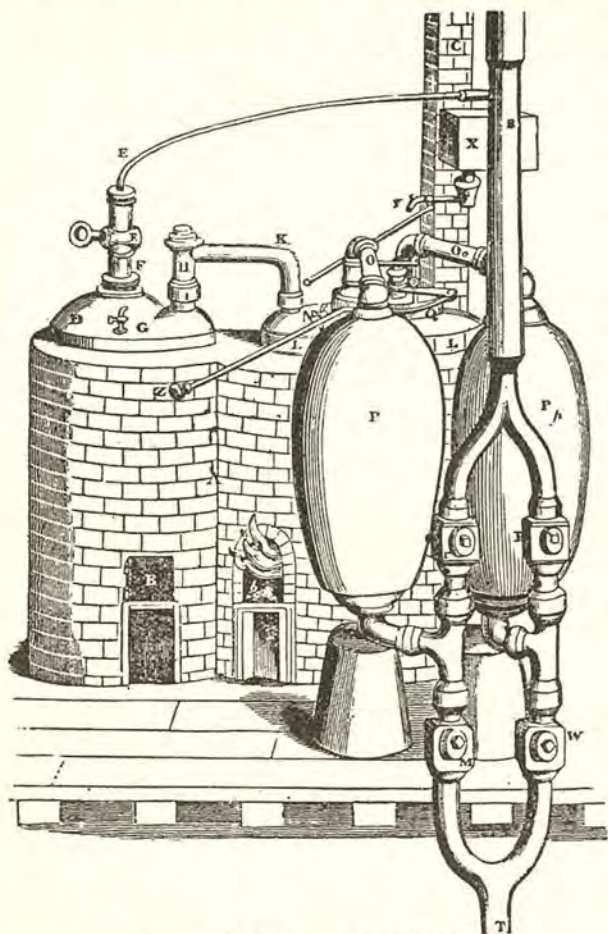
en saadan Vandvarmer af tre Beholdere. Den nederste umiddelbart over Ildstedet var den største og indeholdt Badevandet. Ovenover var anbragt en noget mindre Beholder, hvor Varmen var noget mindre paa Grund af den større Afstand fra Ilden. Her blev Vandet altsaa forvarmet. Øverst kom saa endnu en Beholder, som fik Tilløb fra Vandcisternen. Efterhaanden som Vandet i den nederste Beholder blev brugt, blev der fyldt efter med det forvarmede Vand, og denne Beholder blev saa i sin Tur fyldt fra den øverste. De gamle Romere havde saaledes en udpræget Sans for Økonomi med Brændsel. Beholderne var udført af Kobber eller Bronze.



Vort Varemærke er Garanti
for de bedste Skibsfarver.

I 1689 konstruerede Captain Thomas Savery fra Cornwall den første praktiske Damppumpe. Den var beregnet til at holde dybe Miner fri for Vand, og han kaldte den derfor „Miners friend“.

I Saverys Maskine var Kedel, Damprør og Receiver



Saverys Maskine og Kedel 1689.

udført af Kobber og Suge- og Trykrør af Træ. De forskellige Samlinger i Kedlen, hvor Kobberpladerne overlappede hinanden, synes at have været forbundet ved Hjælp af Loddetin og ikke med Slaglod. De har efter al Sandsynlighed ikke været nittet sammen. Uheldigvis svigtede Saverys Maskine netop paa Grund af den svage Kedel, særlig Samlingerne. Med moderne Materiale og Arbejdsudførelse vilde den have været en ubestridelig Succes. Desagulier skriver bl. a. om Saverys Maskine: „Jeg ved, at Savery har lavet en Maskine, som fremstiller Damp, der er otte eller ti Gange stærkere end almindelig Luft (hans Damptryk var fra 112 til 140 lbs. pr. square inch), og dens Varme er saa stor, at den kan smelte almindelig Loddetin, og dens Kraft er saa stor, at den blæser adskillige Samlinger ud af Maskinen.“

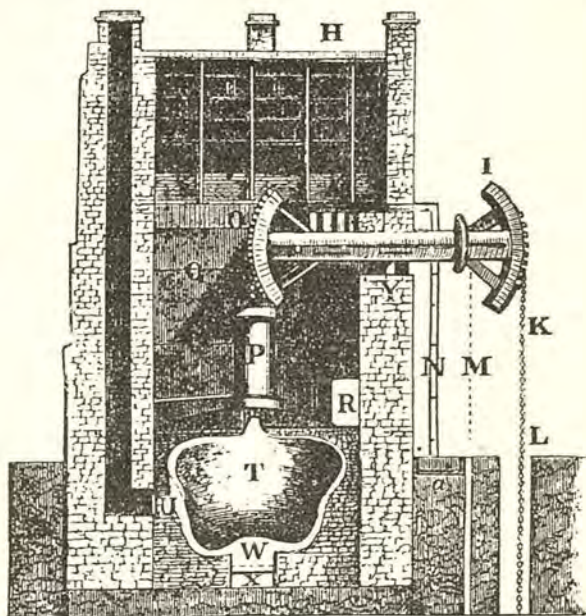
Der blev gjort forskellige Forsøg paa at forstærke Kedlen ved Hjælp af radielle Arme paa Indersiden,

men uden noget heldigt Resultat. Saverys Kedelsmedie i Salisbury Court i London var det første Værksted af sin Art.

Saverys Maskine arbejdede efter det samme Princip som de moderne Pulsometre.

Thomas Newcomen fra Dartmouth i Devonshire konstruerede og byggede omkring 1705 den første Vægtstangsmaskine til Udpumpning af Vand fra Miner. Denne Maskine revolutionerede Minedriften og gjorde det muligt at bearbejde dybe Miner. I Sammenligning med Saverys var Newcomens Maskine af omtrent samme Tryk som Atmosfæren, hvorfor hans Kedler, set under Damptrykkets Synsvinkel, var nogle meget svage Beholdere. Dampen udøvede ikke noget direkte Tryk paa det Vand, der skulde udpumpes, heller ikke paa Pumpen. Den var kun et Middel til at fremskaffe et hurtigt Vakuum under et Stempel, hvis Stempelstang, der som oftest var en Kæde, var forbundet til den ene Ende af en svær Træbjælke, i hvis anden Ende Pumpestangen var fastgjort. Heraf kommer Ordet „atmosfærisk“ i Forbindelse med Newcomens Maskine.

Newcomens første Kedler var af en Type, der kaldtes „Høstak“ eller „Ballon“-Kedler og var sæd-



Kedel og en af de tidligste atmosfæriske Dampmaskiner. Kedeltoppen er af Sten. Ca. 1740.

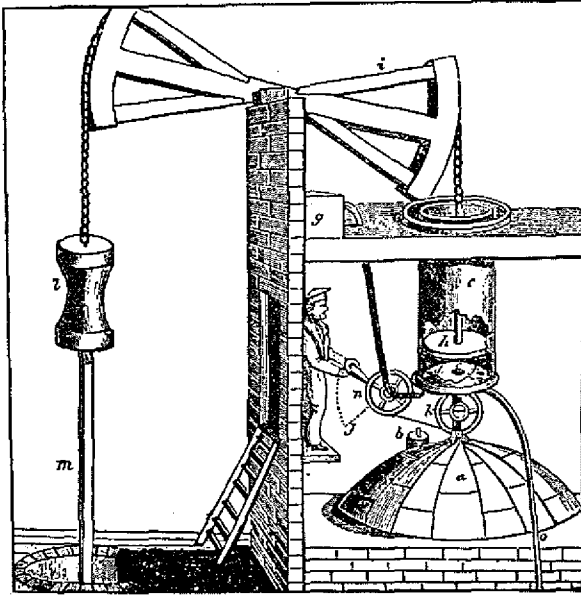
vanligvis udført af Kobberplade. Hans første Maskiner havde Messingcylindre af ringe Diameter (omkring 22 inches) og brugte som Følge deraf ikke megen Damp. Den Tids Kedler var derfor af forholdsvis ringe Størrelse.

Kobber var let at bearbejde. Da man imidlertid fandt, at Cylindrenes Diameter og Højde maatte for-

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

øges for at faa større Kraft, saa maatte man have større Kedler. Da Kobber var for kostbart, gik man over til at anvende Jern og Sten.



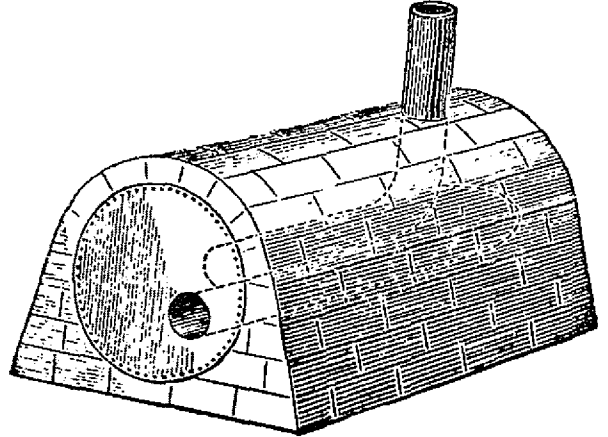
Newcomens Kobberkedel, 1705.

En af de største Vanskeligheder ved Newcomens Maskiner var den Tilbøjelighed, som Cylinderen havde til at løstes ud af sine Forankringer ved hvert Nedslag af Stemplet. Dampens Kondensation i Cylinderen foraarsagede et pludseligt Vakuum, naar det kolde Vand blev sprøjtet ind. Følgelig blev Stemplet ved Luftens Tryk tvunget nedad med stor Voldsomhed og en næsten utrolig Fart mod Bunden af Cylinderen. Denne pludselige nedadgaaende Bevægelse af Stemplet blev tildels ophævet af Vægten af Pumpegrejerne og Vandmængden i den anden Ende af Bjælken. Derfor rystede Maskinen i et Par Sekunder, og det saa ud, som om Kraftpaavirkningen var for meget for Cylinderens Forankring. Det pludselige Ryk opad var tilbøjelig til at rive Toppladerne i Kedlen over, hvor Cylinderen var forbundet til dem. Cylinderen var nemlig i de første Maskiner altid anbragt umiddelbart oven paa Kedlen og forbundet direkte til den med et Damp-rør. For at undgaa Brud benyttede man Jern til Kedeltoppen. Bly blev ogsaa hyppigt anvendt, da det baade kunde nittes og loddet, og det var bøjeligt og ikke tilbøjeligt til at revne eller gaa i Stykker. Man kunde ogsaa se hele Kedeltoppe af Bly. Træ blev undertiden ogsaa brugt, da det var let at bearbejde til den ønskede Form.

Martin Triewald fortæller om en Newcommenmaskine, som han opstillede i Sverige i 1734, at Mandlehulsdækslet i Kobberkedlen var af Træ.

Et andet Materiale, som synes at have været brugt med Held i Cornwall, er Sten. Den atmosfæriske Maskine ved Pool-Minen havde en Kedeltop af Sten, som

ogsaa dannede Bundplade for Cylinderen, der var 36 inches i Diameter. I Borlase „Cornwalls Naturhistorie“, udgivet 1746, findes et Stik af denne bekendte Newcomenmaskine. Det viser tydeligt Forbindelsen mellem Cylinderen og Kedlen, som er vist blot som et Hul i de Granitsten, som dækker Toppen af den store Kedel.



Stenkedel fra Cornwall ca. 1720.

Alfred Christensen

Amaliegade 43

Husk at forny Deres Abonnement

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 59, København.

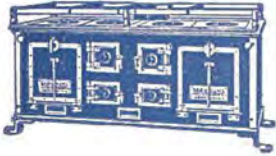
Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central.1630



Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

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

Indtægtsforvaltning

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

Vejledning udleveres fra Kontoret
Niels Hemmingsengade 24



HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
Faæes i alle Verdenshavne

Grundlagt
1899

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



C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN
Telefon Central 72 (13 Ledninger)
Telegram-Adresse: HANSEN

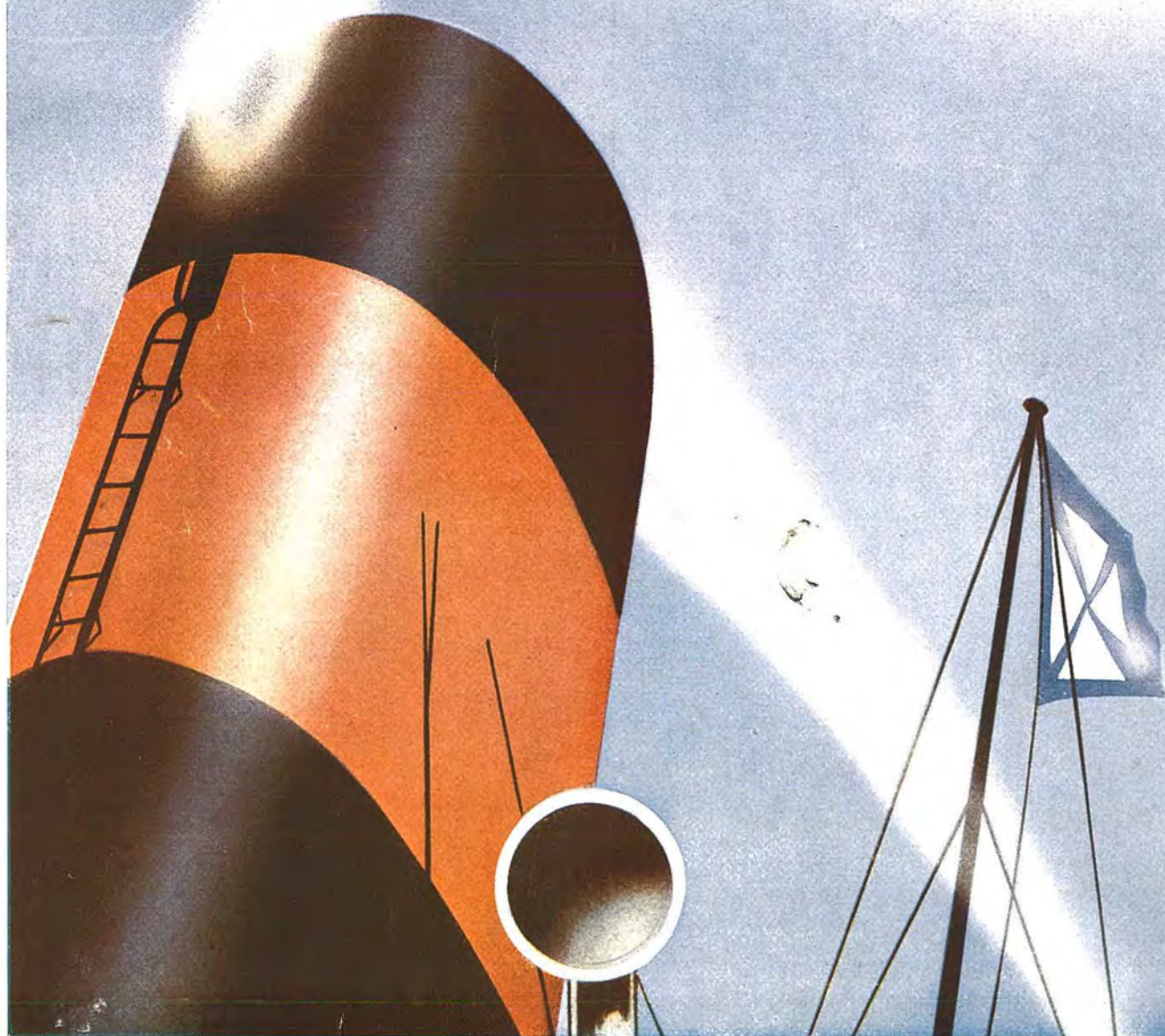
*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



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

Det forenede Dampskibs-Selskab





VIKINGEN

75 Øre
1. April

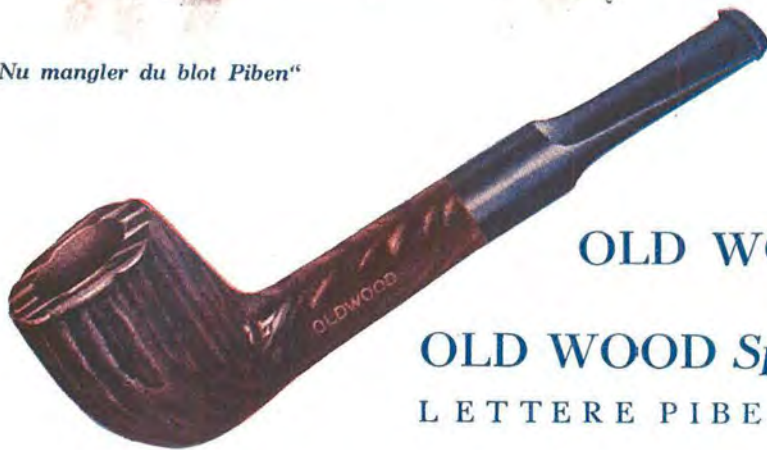
KUF
Maleri af Joh. Kock

1945 - Nr. 4
22. Aargang





„Nu mangler du blot Piben“



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: Aarhus 5686
Bornholm: Svaneke 149

Flydende Kunstværker

Af Otto Ludvig

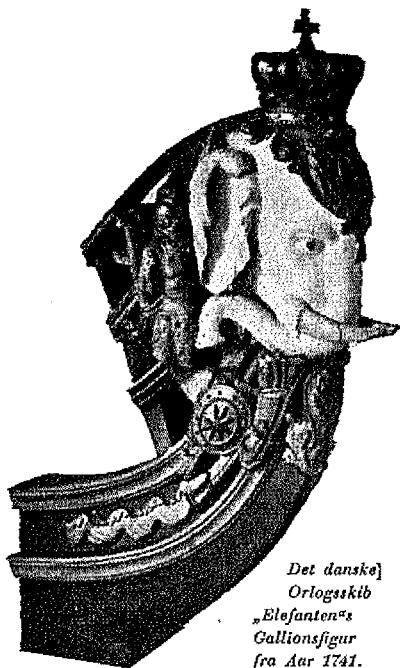
NAAR man taler om Billedskærerkunst i Almindelighed, føres man oftest i Tankerne tilbage til Renæssancens overdaadigt udførte Altertavler, Prædikestole, Kister og Møbler. De færreste tænker paa, at der paa Søen har været Skibe, hvis Ornamentering mageligt kunde maale sig med de Kunstværker, der fandtes i Land. De Mænd, der udførte dette Arbejde, hørte til deres Samtids fineste Kunstnere. Saaledes begyndte Thorvaldsen sin straalende Karriere med at hjælpe sin Far, der skar Gallionsfigurer til danske Skibe.

At studere denne særlige Kunst maa vel for de fleste Mennesker synes at være en „støvet“ og kedelig Passion. Imidlertid findes der i dette Studium baade Romantik og rig Anledning til at smile. Som ved alt andet Søen vedrørende findes der her fremfor alt ingen Grund til at kede sig. Søfolk har altid haft Sans for Humor, hvilket ogsaa deres Trang til at pryde deres Skibe viser.

Saa langt tilbage, som man kender noget til Søfarten, har Søfolkene smykket Fartøjerne. Maaden, hvorpaa de gjorde det, har selvfølgelig stadig forandret sig. Nutidens store Occandampere og Kæmpeslagskibe besidder ikke den samme Skønhed som det 17. Aarhundredes pragtfulde Orlogsskibe. Imidlertid betager ogsaa de førstnævnte os, men de gør det paa en helt anden Maade. De imponerer os ved deres Storslaaethed og den tekniske Snilde, der er lagt i deres Udførelse. Alligevel maa vi indrømme, at med Sejlskibene forsvandt ogsaa det meste af Romantikken fra Livet paa Søen.

Drager og Slanger.

Lad os se tusind Aar tilbage i Tiden paa den Tid, hvor Vikingerne pløjede Havene. Vi kender næsten



Det danske
Orlogsskib
„Elefantens“
Gallionsfigur
fra Aar 1741.

alle fra Billeder og Fund disse Folks slanke Fartøjer med Skjoldene paa Siderne og de mange Aarer. De fleste af os har vel ogsaa lagt Mærke til de fantastiske Udskæringer, der fandtes i Stævnen paa Flertallet af dem. Det ældste Skib, hvorpaa man har fundet Rester af en saadan Figurdskæring, er Osebergskibet, der i 1904 blev udgravet i Norge.

Ogsaa i Danmark og flere andre Steder i Norden har man fundet saadanne Skibe. Fælles for dem alle er, at de nævnte Udskæringer oftest forestillede en Drage og noget sjældnere en Slange. Stævnen var dannet af Uhyrets Hovede, og sommetider dannedes Agterenden af Dyrets Hale.

Det var ikke alene paa Fartøjerne, man brugte at udskære Hoveder af Drager, ogsaa paa Gavlene af Stavkirkerne anbragte man disse

skrækkelige Figurer.

Hvorfor man udskar disse Uhyrer, hersker der nogen Tvivl om. Sandsynligvis har det været for at holde onde Aander tilbage, og paa Skibene har man maaske ogsaa anvendt dem for at forskrække Fjenden.

Det er sikkert Dragehovederne, der mange Aar senere har faaet Skibsbyggerne til at anbringe Gallionsfigurer i Stævnen paa Skibene. En engelsk Tegner angiver imidlertid med en Tegning i „Punch“ en helt anden Oprindelse til Gallionsfiguren. Hans Tegning viser en Vikingebaad, i hvis Stævn der staar en gammel Viking og „ofrer til Neptun“. Denne søsyge Gubbe, der med alle Kvaler malet i sit skæggede Ansigt hænger ud over Skibets Forende, skulde altsaa efter vedkommende Tegnernes Mening være Forløberen til de stolte Gallionsfigurer. Men at dette kun kan optages som et muntert Indfald, viser den Kendsgerning, at det kun var de tapreste og mest søvante Folk, der blev anbragt i Forskibet.

Efter Vikingetidens Ophør ser man ikke meget til saadanne Udskæringer paa Skibene. I det hele taget

gjorde man i den følgende Tid ikke meget for at forskønne Fartøjerne. Dette ser man tydeligt af de Tegninger og Modeller, der findes af Columbus' tre Skibe, der førte ham og hans Folk mod Amerika.

Gav man sig endelig af med at smykke Skibene paa den Tid, saa bekymrede man sig væsentligst om Agterspejlet. I Danmark ser man først virkelig Ornamentik paa Fartøjerne, efter at Kong Hans i 1509 oprettede den kongelige danske Marine. Der findes saaledes et gammelt Billede af Københavns Belejring i 1536, hvor man ser Orlogsskibe med Figurer i Stævnen. Disse Figurer maa dog nærmest sammenlignes med Vikingetidens Dragehoveder. De virkelige Gallionsfigurer træffer vi først i den anden Halvdel af det 16. Aarhundrede.

»Skibets Snabel«.

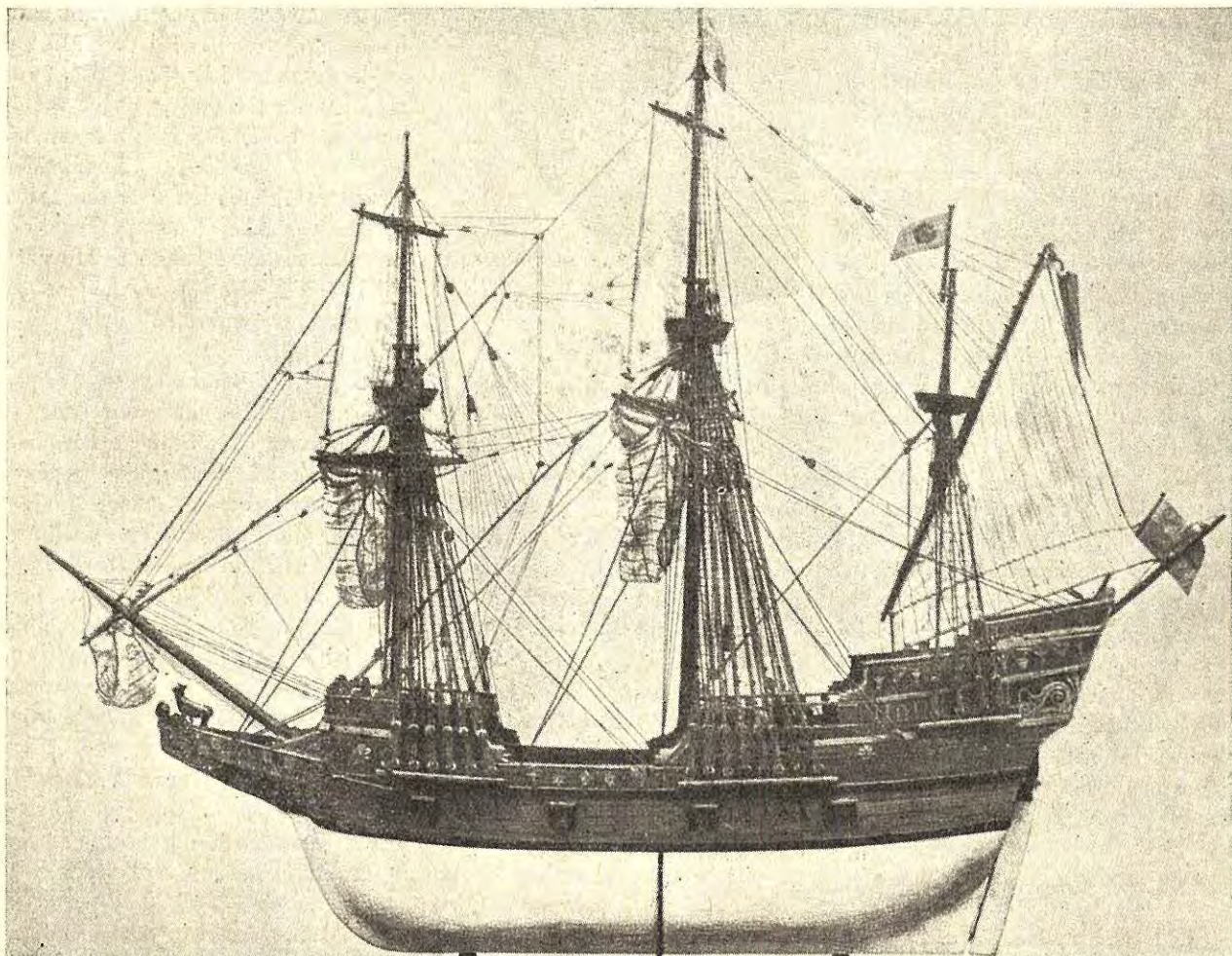
Ordet Gallion betyder „Skibets Snabel“. Gallionen havde Form nærmest som Næbbet paa en Fugl og gav Plads for Mandskabets Klosetter. Det er mærkeligt at tænke sig, at noget saa prosaisk som et Latrin er blevet omgivet af saa megen fin Kunst, som Ornamenterne paa Gallionen ofte var. Indvendig var disse Aftrædningssteder imidlertid ikke meget overdaadige. I haardt

Vejr var det umuligt at opholde sig ret længe derinde ad Gangen paa Grund af Søerne, der stadig slog ind i dem. Dette Forhold var dog sikkert godt for een Ting: Chefen behøvede aldrig at frygte, at hans Mandskab skulde „sneje sig“ der i Stedet for at arbejde.

Imidlertid forbarmede Skipperne sig senere over Folkene, idet de lod Latrinerne dække med et saakaldt Gallionsklæde. I samme Forbindelse kan det nævnes, at Officererne for det meste havde deres Klosetter henne agter i det ogsaa meget rigt udsmykkede Agterspejl. I den danske Marine kan man endnu høre Mandskabet benævne det at træde af paa Naturens Vegne med Sætningen: „gaa paa Gallionen“.

I England findes en smuk Model af det berømte Skib „Golden Hind“, hvormed Drake sig den første Englænder gjorde Turen Jorden rundt. Den Gang hed Fartøjet „Pelican“. Drake blev til at begynde med eskorteret af fem andre Skibe, men de maatte alle opgive, idet de enten forliste eller straks besluttede at vende Stævnen hjemad.

Da Drake kom tilbage, blev hans Fartøj som sagt døbt om til „Golden Hind“. Figuren, der anbragtes paa Gallionen, svarede til Skibets Navn, hvilket er Tilfældet med de fleste andre Skibes Gallionsfigurer. Kunde man imidlertid ikke rigtig finde en Figur, der



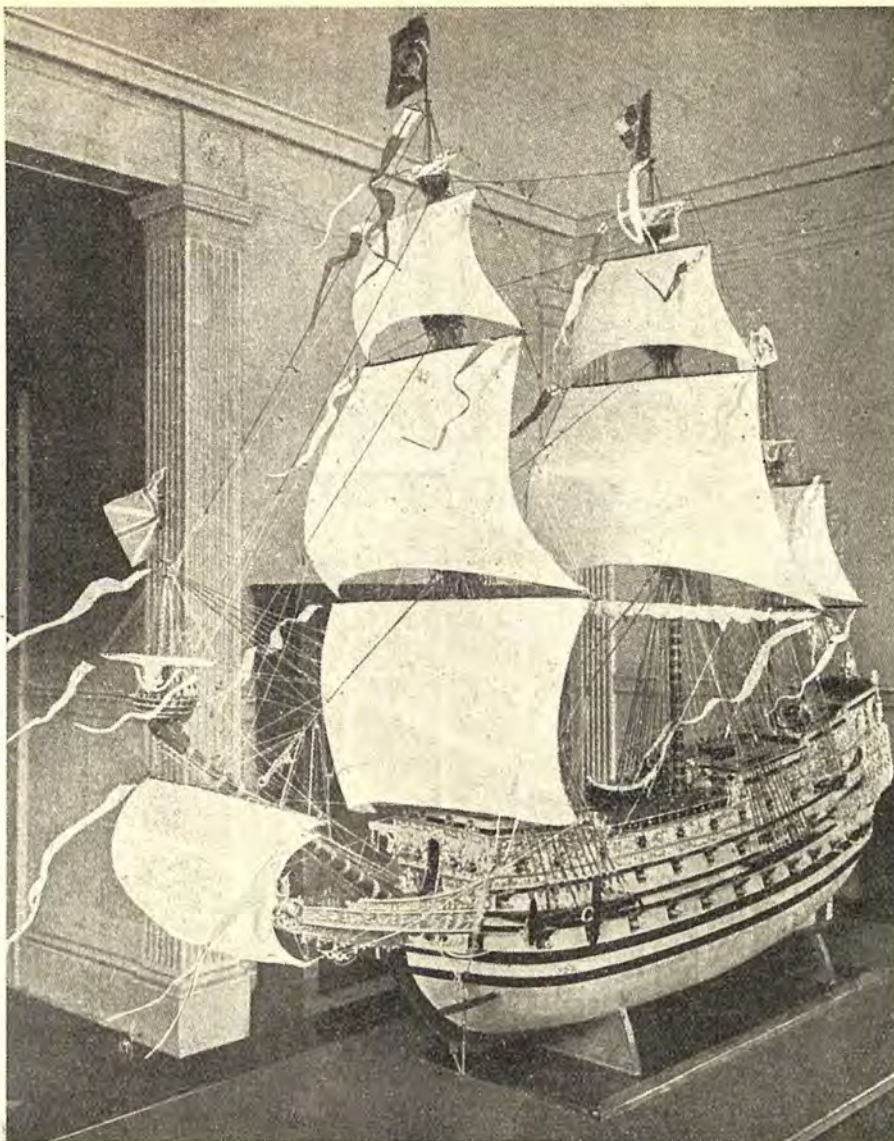
Model af Skibet „Golden Hind“, der blev opkaldt efter Dyret, som prydede Forskibet.

nøjagtigt symboliserede Skibets Navn, anbragte man gerne Hovedet af en Løve, som man saa paa de forskellige Fartøjer gav afvigende Ansigtsudtryk.

Men det var egentlig først i det syttende Aarhundrede, at Ornamenteringen tog rigtig Fart. Et straalende Eksempel herpaa er et andet engelsk Skib ved Navn „Sovereign of the Seas“. Det blev bygget i 1636 i Woolwich af den berømte Skibskonstruktør Pett. Af de Modeller, der findes af dette Skib, fremgaar det, at „Sovereign of the Seas“ er det overdaadigst udstyrede Skib, der nogensinde er bygget. Det havde ikke alene Billedskærerarbejde For og Agter, men hele Vejen rundt om Skibet viste de smukkeste Ornamenter sig for ens Øjne. Alle, der saa det, udtrykte deres Beundring for det. For ikke alene var Skibet smukt. Det var ogsaa meget stort. Man faar et Begreb om dets Størrelse, naar man faar at vide, at dets Anker vejede tre Tons.

De Folk, der kom ud at sejle med Skibet, var imidlertid ikke saa begejstrede for det. Maaske grunder deres Uvilje mod det i den Kendsgerning, at denne overdaadige Udsmykning krævede en meget omhyggelig Pasning.

„Sovereign of the Seas“ gjorde Krigen med mod Hollænderne og deltog i flere Slag. En af Besætningen udtaler om Skibets Sejldygtighed følgende ikke altfor rosende Ord: „mens Vandet skyllede op paa Stranden, var vi i stor Fare for at forlise, saa meget mere som „dette Skib“ begyndte at staa fast, men,



„Sovereign of the Seas“, der endte sine Dage under Navnet „Royal Sovereign“ ved en Ildebrand.

Gud være lovet — gik det ud igen uden at tage Skade deraf.“ — Samme altsaa ikke altfor sødygtige, men kostbare Skib led forøvrigt en meget sørgelig Skæbne. I 1696 brændte det fuldstændigt, ved at en Matros lod et tændt Lys blive staaende paa en Hylde i sit Lukaf, da han gik op for at afløse Vagten.

(Fortsættes i næste Nr.)

Den heldige Vinder af Maleriet i Marineforeningens Lodtrækning efterlyses.

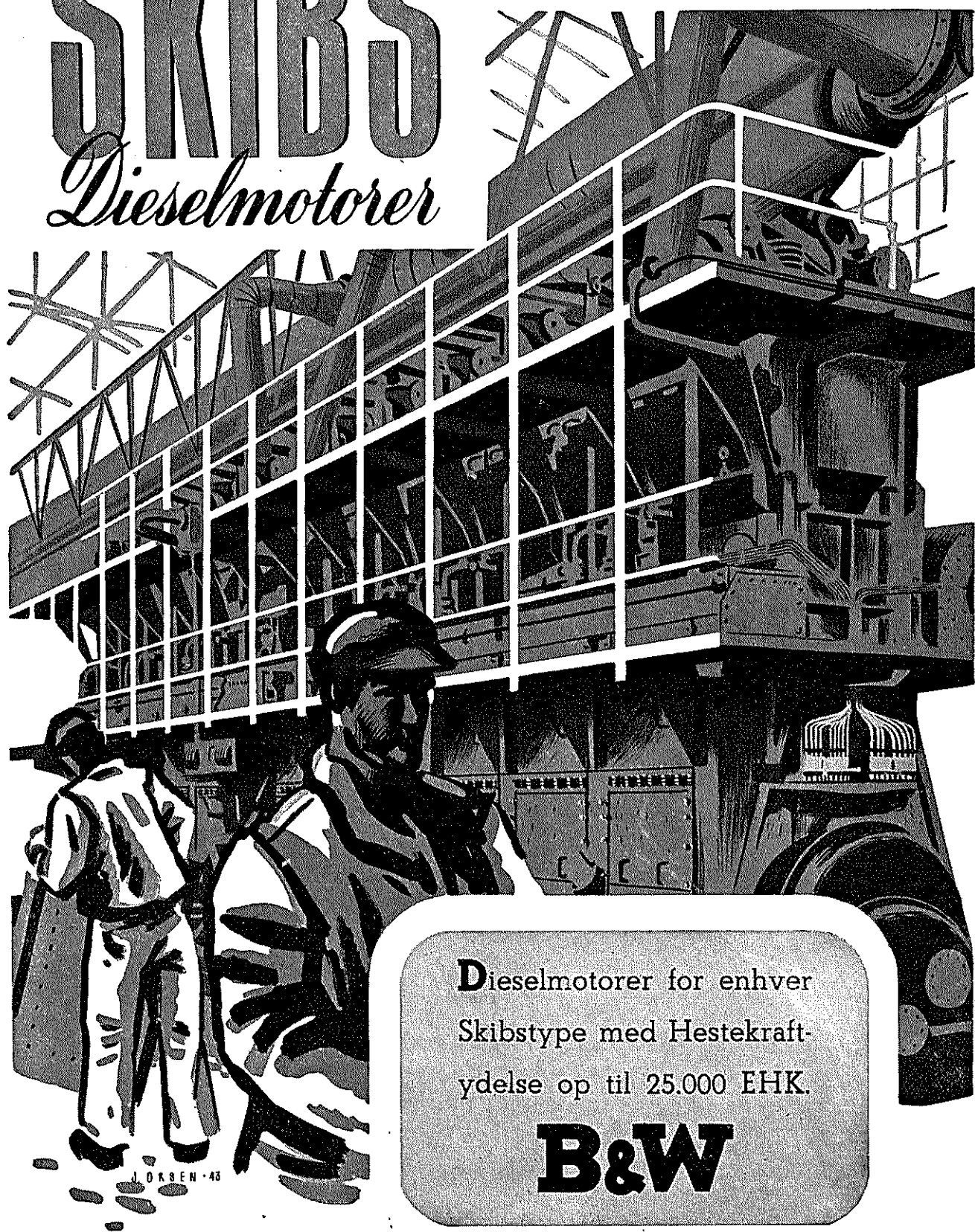
Som det vil være mange af vore Læsere bekendt havde den kendte Marinemaler Fr. Landt skænket et pragtfuldt Billede af Kongeskibet „Dannebrog“ i rum Sø til Bortlodning blandt Marineforeningens Medlemmer.

Den heldige Vinder, Ejeren af Lodseddel Nr. 379, har endnu ikke meldt sig, saa han gaar antagelig i lykkelig Uvidenhed om sit store Held.

Vinderen kan henvende sig til Grosserer Bønnenlykke, Toldbodvej 48, og faa udleveret Gevinsten.

HAR DE HUSKET AT FORNY DERES ABONNEMENT

SKIBS *Dieselmotorer*



Dieselmotorer for enhver
Skibstype med Hestekraft-
ydelse op til 25.000 EHK.

B&W

WLADIWOSTOCK

Af V. K. Sørensen

til en farlig Trusel mod Japan

KRIGEN i Stillehavet er i fuld Gang. Amerikanerne forbereder Landgang i Japan. Som Sovjetruslands stærkeste Fæstning og Flaadestøttepunkt ved Stillehavets Kyst udgør Wladiwostock allerede en Trusel mod Japan. Rusland og de Forenede Stater er allierede, skulde Wladiwostock tillige blive forvandlet til Støttepunkt for amerikanske Krigsskibe og Flyvemaskiner, vilde Japans Stilling blive ganske alvorligt udsat. Nærmere vil Amerikanerne nemlig ikke kunne komme den japanske Ø-Verden.

Wladiwostock har allerede i adskillige Aar været forberedt paa Krig. Gaderne i den fem Kilometer lange By har længe været fulde af Soldater, Flyvere i blaa Uniformer og Matroser med *Stillehavsflaader* i Huebaandet. Og først efter lange og ofte ubehagelige Forhør er det lykkedes den fremmede at komme ind i Byen. Mænd af det hemmelige Politi G. P. U. har med oplantede Bajonetter beskyttet Fabrikker og Havneanlæg.

Wladiwostock er Sovjetruslands vigtigste Flaadehavn ved Stillehavet, beliggende lige midt i det japanske Kejserriges Centrum mellem Marchukuo, Korea, de japanske Øer og Sydspidsen af Sachalin-Øen, kun to Flyvetimer fra de japanske Industricentre i Tokio, Yokohama, Osaka og andre Storstæder.

Byen, der nu har mellem to og tre Millioner Indbyggere, var oprindeligt et Fiskerleje, men efter i 1860 at være blevet besat af russiske Tropper, saa forvandlede i Løbet af forbausende kort Tid den lille Flække til Czarrigets vigtigste Krigshavn ved Stillehavet. Den blev kaldt Wladiwostock, „Østens Herre“.

I 1870 var Rusland begyndt at sætte sig fast i Manchuriet, men en ny Stormagt var da dukket op i Østen: Japan. Dette Land, der indtil Midten af sidste Aarhundrede var en middelalderlig Feudalstat, lukket for al europæisk Indflydelse, havde i Løbet af faa Aartier gennemgaaet en rivende Udvikling til en fuldt moderne Stat, der snart søgte at skaffe sig Overhøjhed over Korea.

Russerne arbejdede ivrigt paa et Jernbaneanlæg gennem Sibirien, som de havde paabegyndt i 1891. Der blev bygget baade fra Vest og fra Øst og lagt Linier baade til Port Arthur og Wladiwostock. de russiske Orlogshavne ved Stillehavet. Samtidig fik Russerne Indpas i Korea og viste tydeligt, at de ogsaa agtede at gøre sig til Herre baade over Manchuriet, som de holdt for Baneanlæggets Skyld, og over Korea. Et væbnet Opgør mellem Japan og Rusland kunde faktisk kun være et Tidsspørgsmaal, efter at Regeringen i St. Petersborg havde tilbagevist et ja-

pansk Forligsforslag, der gik ud paa, at Japan skulde tage Korea og Rusland Manchuriet — en taabelig Handlemaade fra russisk Side, da Besiddelsen af Manchuriet vilde have været en uvurderlig Gevinst for Rusland, mens Korea havde en søstrategisk Betydning som Bindeled mellem de to østlige Hovedhavne: Port Arthur og Wladiwostock.

Forholdene krævede en rask Beslutning af Japanerne, thi kun saa længe den transsibiriske Bane, som forbandt Moskva med Wladiwostock, endnu var enkeltsporet, havde Japanerne Udsigt til at slippe for at kæmpe mod en altfor trykkende Overmagt. De stillede derfor 1904 Rusland det uantagelige Ultimatum at rømme Manchuriet og anerkende Japans Herredømme over Korea. Derefter var den russisk-japanske Krig en Kendsgerning.

Krigens uheldige Forløb for Rusland medførte, at der blev sat en definitiv Stopper for Russernes Fremtrængen gennem Manchuriet til den kinesiske Pacifik-kyst. Med Port Arthurs Fald endte foreløbig de russiske Stillehavsdrømme.

Fra Czarens Rusland tog Sovjetunionen store Interesser i den fjerne Orient i Arv, og man forsøgte ikke Mulighederne imod Øst. Den transsibiriske Jernbanes Kapacitet blev stærkt forøget ved Anlæggelsen af et Dobbeltspor, og Wladiwostock blev omdannet til en uindtagelig Fæstning, i hvert Fald fra Søsiden.

Ved Indsejlingen til Havnen, som ligger paa Sydenden af den lange Halvø mellem Ussuribugten og Amurbugten findes en Række bjergfulde Øer, af hvilke den største er den saakaldte „Russerø“, der tjener som Station for det meget kraftige U-Baads Vaaben. I de høje Klipper er der indsprængt Forter og Artilleristillinger, og svære Kystforter flankerer Ø-Fæstningen, der tillige er omgivet af talrige Minespærringer.

Men ogsaa mod Angreb fra Landsiden er Fæstningen stærkt beskyttet. Selve Byen er omgivet af høje Bjerge, der er udnyttet til et meget stærkt Forsvar med Artilleri, Antiluftskyts, Pigtraadsspærringer og Tankfælder.

Wladiwostocks strategiske Betydning er aabenbar. Med denne kraftige U-Baads-Basis vil Rusland i Tilfælde af Krig med Japan gøre Forsøg paa at afskære de vigtige japanske Forbindelser mellem Øriget og Baserne paa Fastlandet. Sovjetrussiske Bombeflyvere vil med Wladiwostock som Udgangspunkt kunne naa ind over Japans vigtigste, tættest befolkede og mest saarbare Egne.

Men betyder Wladiwostock saaledes en alvorlig Fare for det japanske Kejserrige, er den russiske Fæst-

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

ning paa den anden Side ogsaa selv stærkt udsat, da den ligger omgivet af japansk Territorium paa tre Sider og kun er forbundet med de livsvigtige Forbindelser bagud gennem Sibirien ved den smalle Strimmel Land, der ligger langs Kysten af det japanske Hav. Ydermere kan Japarerne lade deres Hære marchere op i Fred og Ro langs den over 2000 Kilometer lange Grænse fra Wladiwostock til Chabarovsk. Klippes denne udsatte Forbindelse over, svæver Wladiwostock saa at sige i Luften, ude af Stand til at klare sig selv.

Men den lange Grænse er stærkt forsvaret af Verdens længste Befæstningslinie. Hundreder af stærkt befæstede Støttestrukturer, gas- og bombesikre Beton-Bunkers, Blokhuse og Tankfælder sikrer Forbindelsen med Rusland. Wladiwostock er forberedt paa alle Eventualiteter.

Verdens længste Jernbane, den transsibiriske, der fra det europæiske Rusland gaar helt ud til Wladiwostock, er dobbeltsporet og kan tage et Tog hvert 11te

Minut; den ny Parallelbane, Baikal-Amur-Banen, gaar Nord om Baikal-Søen og passerer gennem Sibiriens frugtbarste Kornegne, nye Kulminedistrikter og rige Jernminefelter. Dette er de Forbindelser, der sikrer Wladiwostocks Forsyninger af Soldater og Krigsmateriel, en uendelig Strøm, der de sidste Aar er naaet ud til „Østens Herre“.

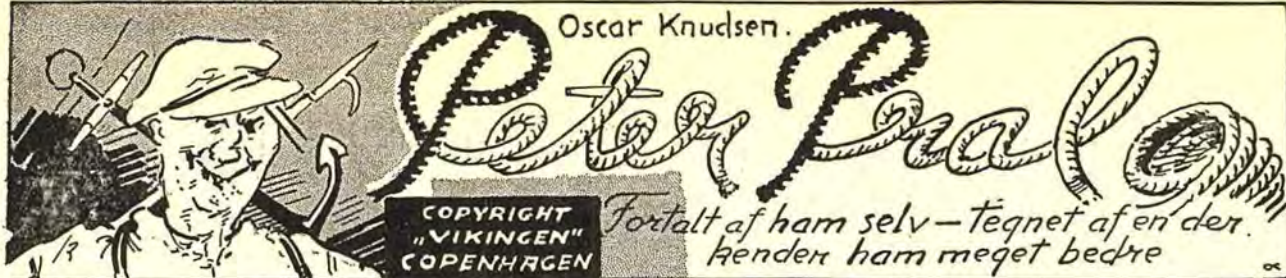
I selve Sibirien danner Kaserner, vældige Forsvarslinier, underjordiske, bombesikre Flyvepladser, vigtige Industribyer og Kraftværker et velorganiseret, militært og industrielt kraftigt Forsvar for det egentlige Rusland, saa Kampen er ikke endt, selv om Wladiwostock skulde falde.

Rygterne om en Krig mellem Japan og Rusland har tidligere været fremme. Naar Krigen ikke allerede forlængst er en Kendsgerning, saa er Wladiwostock utvivlsomt en vigtig Aarsag dertil. Et Angreb paa denne Fæstning vil uopholdeligt udløse de Vaaben, der er rettet lige mod Japans Hjerter. V. K. Sørensen.



3-mastet Skonnert »Elisabeth« af Rudkøbing

Indsendt af Brofoged Nic:sen



Morgen i Kabytten. Efter den gennemvaade, jeg mener gennemvaagede Nat sov jeg længe, dybt og sundt som et Barn i sin lille hvide Tremmeseng. Og hvad er vi forøvrigt andet end store, store Born alle sammen, større og mindre imellem hinanden? — — Hva'ba?



I min pragtfulde Silkepyjamas satte jeg mig over Ende (naa naa, ikke noget med at fnise her) i Køjen og saa mig om med blytunge Øjne. „Hvor er jeg?“. Dette Spørgsmaal er det faldet mange Læsere inc. at jeg har stillet for ofte. Men det er i Virkeligheden et ganske naturligt Spørgsmaal for en Mand, der rejser meget.



Selvfølgelig, hvis man aldrig kommer længere end i Klampenborg eller paa Lille Triangel, behøver man saamænd ikke ret tit at rette Spørgsmaalet „Hvor er jeg?“ til sig selv eller andre — hører De det — de Hjemmeføding — ha, ha. Men anderledes med mig.



Efter lidt koldt Vand oven i Hovedet skød jeg Kabytsdøren op og traadte ud i det frie. Hvor Skibet dog mindede mig om gamle S/S „Perseus“, Ord til andet de samme Exteriorer — — Helt byggeligt.



Det faldt mig ind, at hvis blot gamle, gode Jackson havde været til Stede, vilde jeg have følt mig helt hjemme. — — Derne brave og oprigtige Søofficer .. Hvad var dog det? — — Tommermænd ... undskyld ...



... Foran mig stod førnævnte brave og fredssommelige Søofficer Thomas B Jackson ... min hjertensgode Ven! — — Hans første Udbrud var betegnende for denne Saltvandsgut ... Djærvt, maaske lidt for djærvt for Landkrabber.



Jeg var altsaa kommet ombord paa S/S „Perseus“ — som Passager, endda som en rig Passager. Betegnende nok faldt vi begge ind i den gamle ligefremme og hjertelige Tone som i gamle Dage. — — Ak, ja saadan er det virkelige Venskabskab ...



Munter og overstrømmende befalede han mig at gaa „forud“. Han kunde slet ikke fatte, at jeg kunde tænke mig at sejle som „Passager“ paa dette Skib — — ikke han vilde høre Tale om det — — for ham blev jeg den gamle gode Kammer ... naa, gamle gode Fælle paa de rullende Dæksplanker og ingen pjanket „Passager“.



Jeg følte, hvorledes jeg i eet Øjeblik var kommet hjem. Rigdomme og Vandreaarene i Land var som strøget bort — jeg var atter om Bord — om Bord — det jublede inden i mig. — Om Bord!!! — hvilket Ord.

Med hjertelig Hilsen

Sir P. P. Praal.

EN STRANDING

paa Floridakysten

Af O. Koppel

I September Maaned for en Del Aar siden afsejlede en dansk Tankdamper fra Baytown i Texas til Danmark med en Last Olie. Et Par Dage efter Afgangen blev der gennem Radioen givet Meddelelse om, at en Cyklon var i Anmarch.

Disse Cykloners Rute og Styrke bliver nøje fulgt af Vejmeldingsstationerne paa Kysterne, som derefter gennem Radioen advarer Skibene, saa at disse kan søge Nødhavn eller lægge Ruten om og paa den Maade sejle uden om Cyklonen. Naar den danske Tankdamper trods den udsendte Advarsel alligevel sejlede lige ind i Cyklonen, var Aarsagen den, at flere Radiostationer paa Bahamaerne var raseret af Cyklonen og altsaa sat ud af Drift, saa Telegrammer ikke kunde udsendes.

Heldigvis er Cykloner ikke almindelige og maa ikke forveksles med en almindelig Storm, hvor Vinden kan blæse i en bestemt Retning i flere Dage, men alligevel er mange Skibe gaaet tabt, og mange Byer raseret med Tab af Menneskeliv som Følge af en Cyklons Hærgen, navnlig gælder det paa de vestindiske Øer og i Amerikas sydlige Stater.

Det var en saadan Orkan, der kastede den danske Tankdamper op paa Placid Rev paa Floridas Kyst ca. 60 Sømil Syd for Miami, men heldigvis uden Tab af Menneskeliv. Orkanen var paa sit højeste, Himmel og Hav stod i eet, da der en Lørdag Formiddag mærkedes et voldsomt Stød i Skibet. Samtidig væltede en svær Sø over, knuste en Dør fra Dækket og ind til en af Maskingangene og tog en Baad med sig. Maskinen gik i Staa, og forskellige mindre Damprør til Oliepumperne sprængtes, saa Dampen strømmede ud i Maskinrummet. Da Pumperne stoppede, slukkedes Fyrene under Kedlerne, hvilket igen havde til Følge, at Lysmaskinerne sættes ud af Drift, og Strømmen til Radiostationen blev afbrudt. Hjælp kunde altsaa ikke tilkaldes. At Skibet havde faaet en større Lækage, viste sig hurtigt, da den udstrømmende Olie dækkede Vandet. At sætte Baad ud var umuligt i den oprørte Sø, og hele Besætningen blev derfor beordret til at møde paa Kommandobroen iført Redningsbælter.

Da Maskinen og Folkelukaerne fandtes agter, var det en haard Tørn at komme over den lange Løbebro fra Agterskibet til Huset midtskibs. Her gjaldt det om at holde sig fast, da Søerne stadig væltede over, og Skibet huggede haardt i Grunden. Men den danske Sømands Koldblodighed fornægtede sig ikke, og efterhaanden var hele Besætningen samlet paa Broen ventende paa, hvad der yderligere vilde ske. Her tilbragtes nu nogle lidet hyggelige Timer, indtil Orkanen havde raset ud, og Ødelæggelserne kunde overskues. Det viste sig snart, at Roret var brækket og Skruen havareret; hvor stor Lækagen var i Tankene kunde ikke overses, men at der ikke ved egen Hjælp kunde udrettes noget, var en Kendsgerning.

Alt Arbejde blev nu sat ind paa at faa fyret op under Kedlerne, saa at Lysmaskinerne kunde startes

og skaffe Strøm til Radiostationen. Hele Maskinbesætningen deltog i Arbejdet, staaende i Vand og Olie til højt op paa Benene, men det lykkedes snart at faa Pumperne i Orden igen, og atter brændte Fyrene under Kedlerne. Det var et Lettelsens Suk, der blev draget, da der var Damp nok til at starte Lysmaskinerne.

Snart sendtes S. O. S. ud over Havet, og flere Raketter blev sendt op for eventuelt at tilkalde forbi-sejlende Skibe.

Omsider opnaaede Telegrafisten at faa Forbindelse med en af Kyststationerne, og det blev meddelt, at en af Stationens Bevogningsfartøjer vilde blive sendt ud omgaaende.

Omend Søen nu var blevet roligere, og Skibet ikke huggede saa haardt i Grunden, ventede hele Besætningen med Spænding paa, at den lovede Assistance skulde komme, og omsider kom den i Form af en større Motorbaad.

Det blev tilbudt enhver, som ønskede det, at gaa ombord i Motorbaaden, men kun 5 Mand ønskede at forlade Skibet. Næste Dags Morgen ankom et større Bevogningsfartøj, og ved Forhandling med Kaptajnen blev det bestemt, at dette Skib skulde tage hele Besætningen til Miami med Undtagelse af Føreren og 6 Mand, som skulde forblive ombord, til en stor Bjærgningsdamper, som var afsendt fra Jacksonville, vilde ankomme og tage Skøn over, hvad der vilde være at foretage med det strandede Skib. Til Sikkerhed for de tilbageblevne blev Motorbaaden liggende ved Tankdamperen.

Det var med Vemod, vi sagde Farvel til vore Kammerater og vort gode Skib, som vi paa det Tidspunkt ikke ventede at se mere. Vi blev bragt ind til Miami i Florida, et af Amerikas mest kendte Badesteder, og her tilbragte vi en halv Snes herlige Dage, lige med Undtagelse af den første Dag, hvor vi var under en Slags kommunal Forsorg, nærmest betragtet som subsistensløse. Vi var jo uden Penge, og mange havde ikke mere Tøj med, end hvad de gik og stod i. Men da den danske Konsul i Palmbeach blev underrettet og kom til Stede, skiftede Billedet hurtigt. Vi fik udleveret Penge og Tøj og levede nu som Turister paa det mondæne Badested. Den danske Vicekonsul, Entreprenør Andersen, var en Gaardmandssøn fra Lamdrup paa Fyn. En mere tjenstvillig og hjælpsom Mand findes næppe, og det var med Vemod, vi senere skiltes fra ham medbringende Hilsener til hans Familie og Bekendte i det gamle Land.

De stedlige Blade i Miami bragte lange Skildringer af den danske Tankdampers Stranding, og om de 28 Skibbrudne, der boede paa et Hotel. Danske fra Byen og Omegnen kom for at hilse paa os, og de kom med

(Fortsættes Side 17)

Kongelige Yachter

(Fortsat fra forrige Nr.)

OG

Kongelige Yachtsmænd

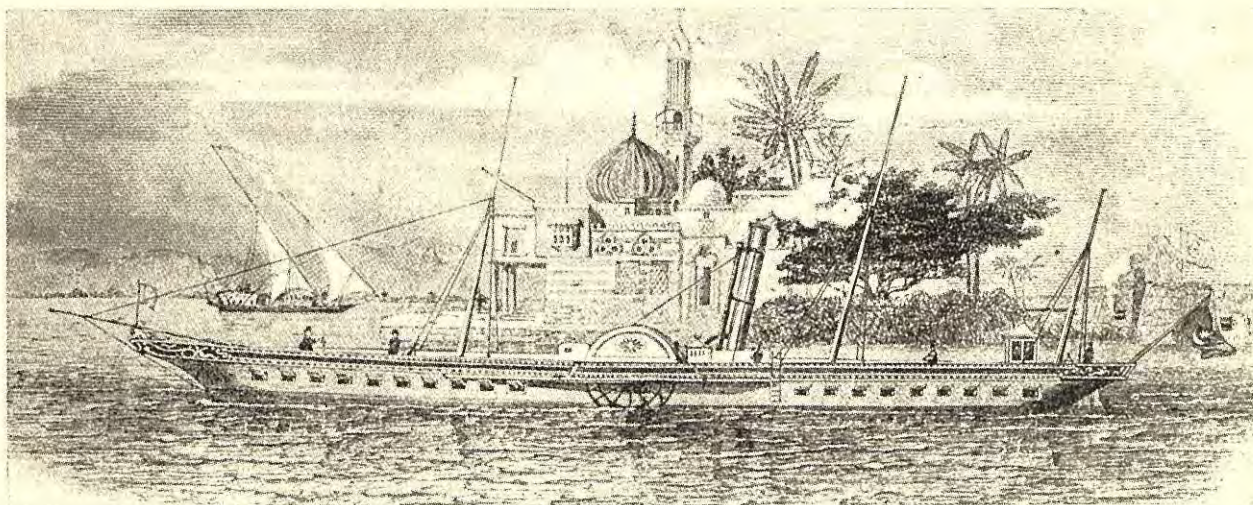
Ved O. BENZON

DE i de foregaaende Artikler omtalte kongelige Yachter og kongelige Yachtsmænd i Europa fører ogsaa til Omtalen af kongelig Lystsejlsads i Lande udenfor Europa, og her finder man meget, der er interessant og malerisk, i den Maade, hvorpaa Lystsejlsads er blevet dyrket af Regenter i Lande med en Civilisation, der er anderledes end i Europa.

Brugen af Damp som Drivkraft i kongelige Yachter, der i 1843 med ubetinget Succes blev anvendt i den

ikke er nogen, der er blevet refuseret af Bestilleren. Fartøjerne var ogsaa udmærkede Eksempler paa Datidens bedste Skibe og maskinelle Indretning, men det vilde føre for vidt at prøve paa at omtale alle de kongelige Yachter, der i dette Tidsrum blev bygget i England, men vi vil nøjes med at give en Beskrivelse og vise et Billede af nogle af Datidens mest kendte Yachter.

Før 1850 var Bladenes Illustrationer meget daar-



„Said Pasha“: Ægypten 1849.

første „Victoria og Albert“, medførte, at England i Tiden derefter kom til at levere de fleste Dampyachter til Konger og Fyrster i Europa, den nære Orient og Østen.

Medens Sejlskibene endnu var paa deres højeste, og Havnene i Østen var fyldt med Klipperskibe fra England og Amerika; da Fragtdampere var primitive og sjældne, og en Fragtdamper var en Undtagelse Øst for Suez, saa vendte de orientalske Herskere deres Opmærksomhed mod England for at anskaffe sig Dampyachter af samme Slags som de, der fandtes i England, idet de af politiske Hensyn fandt det opportunt at efterligne England.

Nogle af de første Bestillinger paa Dampyachter, der blev afgivet i England, var omkring 1844—45, da „Victoria og Albert“ havde vist sig at være en absolut Succes; disse blev i 50- og 60-erne efterfulgt af mange andre, bl. a. for Burma, Siam, Tyrkiet og Ægypten. Ordren blev i de fleste Tilfælde afgivet gennem specielle Udsendinge, der undersøgte de engelske Skibsbyggerier og deres Arbejde med den største Grundighed, inden de afgav deres Ordre. I langt de fleste Tilfælde ser det ud til, at Ordrene er blevet givet til de rigtige Værfter, da der, saa vidt man kan faa oplyst,

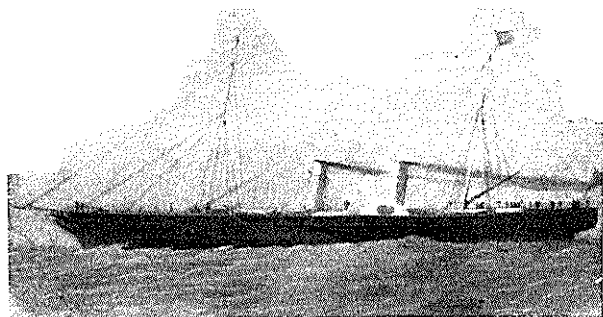
lige, og det er derfor vanskeligt at vise nogle ordentlige Billeder af de tidligste kongelige Yachter, skønt man nu og da kan træffe paa et virkeligt godt Billede.

En af de tidligste er fra *London Illustrated News* fra 13. Oktober 1849 og viser det Fartøj, der i mange Aar var Ægyptens Kongeyacht. Den var bygget i England i 1849 til Said Pasha, der blev Vicekonge i Ægypten i 1854, og den blev opkaldt efter sin Ejermænd og var den første i en lang Række af kongelige ægyptiske Dampyachter. Det var en Hjuldamp, 156 Fod lang, 17 Fod bred og med et Dybgaaende paa kun 2½ Fod.

Den blev efterfulgt af et større Fartøj „Faid Gihaad“, der i 1862 blev forlænget 69 Fod, hvorefter den havde en Længde paa 314 Fod over Stævnene. Den næste ægyptiske Kongeyacht var en Skruedamper med to Skorstene, der blev bygget 1858, hed „Said“ og var 250 Fod lang og 28 Fod bred. Saa vidt det har været muligt at faa oplyst, var den den første kongelige Dampyacht, der havde Skruer.

En samtidig Beskrivelse af Salonen i denne giver En et Billede af den Smag, som Ægyptens tyrkiske Regent paa det Tidspunkt havde: Stilen var en Blanding af østerlandske og vesterlandske Idéer, som føl-

gende Beskrivelse viser: „Den store Salon er 40 Fod lang og 25 Fod bred. Gulvet er af Papmaché behandlet paa en særlig Maade, saaledes at Holdbarheden forøges. Løjbænkene er beklædt med mønstret Silke-damask i den skønneste lyseblaa Farve, og Armlænene



„Mahroussa“, Khediven af Ægypten: 1865.

var af Sølv. Over og rundt 3 Sider i Salonen er der slebne Spejle, og den fjerde Væg er en sammenhængende Flade af slebne Spejle. Midt i Salonen staar et Konsolbord af Sølv med Springvand, udført i Papmaché og Glas og dekoreret saaledes, at det falder sammen med Gulvet; paa hver Side er der anbragt smaa ovale Borde, ligeledes lavet af Sølv. Loftet er hvidemailleret med forgyldte Friser og Gesimser ligesom Skylightet er udført i farvet Glas. Alle Dørbeslag og Lysekroner er forsølvede. I Haremet er der et Ur, Manometer, etc.“

Dækket var lagt i Teaktræ, og Opbygningerne var ligeledes af Teak. Skroget og de to Skorstenene var malet hvide. — „Said“s Gallionsfigur bestod af et Skjold, hvorpaa var anbragt Halvmaanen og Stjerneerne i Guld paa Sølvbaggrund; rundt Fartøjet løb en Guldliste, og Spejlet Agter var forsynet med Udskæringer, der var lueforgyldt.

Efter Forandringen i Ægyptens Regeringsform i 1863 blev der afgivet en Ordre paa en kongelig Dampyacht til Khediven, Ismail Pasha. Dette Fartøj var en Hjuldamp, der blev bygget af Samuda Bros., London, i 1865. Den fik Navnet „Mahroussa“.

Denne Hjuldamp var, da den blev afleveret til Khediven, Datidens hurtigste Dampskib med en Fart af 18½ Knob, hvilket den naaede paa Prøveturer i Stokes Bay 25. April 1866. Dimensionerne var: L. o. A. 400 Fod, Bredde 42 Fod, Dybde i Skrog 29 Fod, Dyb-gaaende 15 Fod. Deplacement 3135 Tons. I. H. K. 6400. Indretningen var et Unicum i Retning af Smag, Comfort og Rigdom. I Spisesalonen var Vægpanelerne smykket med Blomstermalerier; de talrige Vinduer var draperet med lyseblaa Silkegardiner, hvorpaa der var broderet Blomstermotiver, og Støtterne, der bærer Taget i Dækshuset, er forsølvede.

Dette Fartøj blev i 1905 sendt til Scotland for at blive ombygget hos A. & J. Inglis i Glasgow. Her blev den fuldstændig ombygget og blev forsynet med Turbinemaskiner, hvad der gjorde den til den første kgl. Yacht udstyret med Turbinemaskineri. Paa Prøveturen efter Ombygningen opnaaedes en Fart af 17½ Knob, og dens Indretning blev bragt i Overensstemmelse med mere moderne Smag, en heldig Blanding af europæisk og ægyptisk Stil.

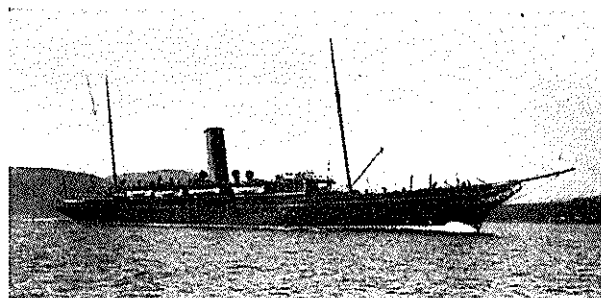
Det er ganske morsomt at høre, at den paa Rejsen fra Alexandria til Clyden i 1905 brugte ¾ Ton Cylinderolie, 1¼ Ton Maskinolie og ¼ Ton Tælle til Maskinen. Kulforbruget paa Turen var 1750 Tons og Farten ca. 11 Knob, som man vil se et stort Forbrug.

Ombygningen skabte, som nedenstaaende Billede viser, et elegant, moderne Fartøj af den gamle Hjuldamp, der endnu i 1920 var i fuld Vigeur.

I „Mahroussa“s lange Tjeneste havde Ægypten ikke saa faa mindre Yachter, og en af de bedste af disse var „Safa-el-Bar“, bygget 1894 af A. & J. Inglis, Glasgow, til Khediven. Den var paa 700 Tons og med en Maskine paa 1100 I. H. K. Dimensioner: 219 Fod lang og 27 Fod bred og 15,4 Fod dyb i Skroget. Et smukt lille Fartøj, der senere blev solgt til Amerika.

De tyske Sultaner har aldrig været særligt begejstrede for Søen, men foretog de Udflugter paa Marmarahavet eller Bosporus, var det kun fra det ene Palads til det andet eller et Besøg paa den asiatiske Side af Bosporus. Og dog fandtes saa sent som 1939 endnu velbevaret den Pragtgalej, som blev benyttet af Sultan Muhammed IV, naar han ønskede at foretage Udflugter paa Bosporus eller Marmarahavet. Muhammed IV regerede fra 1648—1687. Denne Galej var overdaadig udstyret med Udskæringer, indlagt Perlemor og Forgyldning og havde 144 Rokarle, foruden Befalingsmænd. Denne Galej er vel en af de ældste bevarede kongelige Lystfartøjer og var som ovenfor sagt endnu velbevaret i 1939 i sit Baadephus ved Konstantinopel. Tidsrummet efter Muhammed IV og op til omkring 1863—64 er det ikke muligt at skaffe Oplysninger om, hvorvidt de tyrkiske Sultaner havde Lystfartøjer, men i 1863 blev den første tyrkiske Dampyacht bygget af Samuda Bros., London. Den fik Navnet „Taliah“ og opnaaede paa Prøveturen den 23. Januar 1864 en Fart af 17,75 Knob, hvad der var en høj Fart for en middelstor Hjuldamp med en forholdsvis lille Maskine, og den hævdede igen Samuda Bros.' Ry som Konstruktører af hurtige Dampskibe.

Den sidste Dampyacht til den tyrkiske Sultan, om hvilken der kan skaffes Oplysninger, hed „Erthogroal“ og var bygget af Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Ltd., Elswick upon-Tyne, og blev søsat 1. December 1903, og følgende Beskrivelse af Yachten kan have



„Mahroussa“, Khediven af Ægypten. Efter Ombygningen 1906.

Interesse for at se, hvorledes en Lystyacht bestemt for den tyrkiske Sultan var indrettet og udstyret.

„Erthogroal“ er en dobbelskruet Dampyacht, forsynet med Tregangsmaskiner (konstrueret af Hawthorne, Leslie & Co.) paa 2500 I. H. K., og paa Prøveturen den 19. April 1904 opnaaede den en Hastighed

af 23 miles i Timen, en meget høj Fart for et Fartøj af dens Størrelse. Den er et elegant lille Fartøj, der synes stort i Forhold til sine Dimensioner, der er følgende: L. m. P. 260 Fod, L. o. A. 300 Fod, Bredde 27 Fod 6 Tommer, Dybde i Skrog 15 Fod; Middeldybgang 10 Fod, og Displacementet er 850 Tons.

Dens Indretning fremkalder Forbavselse over, at det i et saa lille og grundgaaende Fartøj er lykkedes at faa saa mange Kahytter og Saloner med saa rigelig fri Højde under Dæksbjælkerne. Dette er vel til Dels

grundet paa, at den ikke paa nogen Maade er udrustet som Orlogsmand, idet hele Bestykningen bestaar af nogle faa Hotchkiss Kanoner. Dens Indretning er, fra regnet Maskinrummet, delt i flere skarpt adskilte Afdelinger, der kan betegnes som Sultanens private Suite, Prinsernes Suite, Hoffolkernes Kahytter, Officerernes Kahytter og Messe og Lukaf til den 60 Mand store Besætning, der er bedre end de almindeligvis er paa Fartøjer af denne Størrelse.

Den første af de 3 Suiten er udstyret med den mest udsøgte Smag. Sultanens Privatgemakker, der bestaar af en Spisesalon til 12 Personer, Sovekahytten, Badeværelse, Arbejdsværelse, Førgemak og Dæksalonen, er overordentlig smagfulde. Maaske med Undtagelse af Dæksalonen er alle Gardiner, Møbelbetræk, Møbler og Paneler holdt i douce Farver, hvilket giver et saa roligt og afstemt Interieur, som man meget sjældent finder ombord i Skibe. En, der var interesseret i Træarbejde, kunde tilbringe mange Timer ombord med at studere Panelerne, hvoraf de fleste er meget smukt indlagt med Mahogni, Satinræ, Tulipanræ, der er kombineret med Cedertræ, og hvor der her og der er indsat et Panel udført af spejlskåret Træ og blankpoleret. Smukkeste af det hele er maaske Sovekahytten med Satinræes Parketgulv og Arbejdsværelset udført i Ce-



„Erthogræl“, Sultanen af Tyrkiet. 1903.

dertræ med Tulipanræes Ornamente, hvis Stole er betrukket med olivenfarvet Læder, i det hele et smukt og afstemt Interieur.

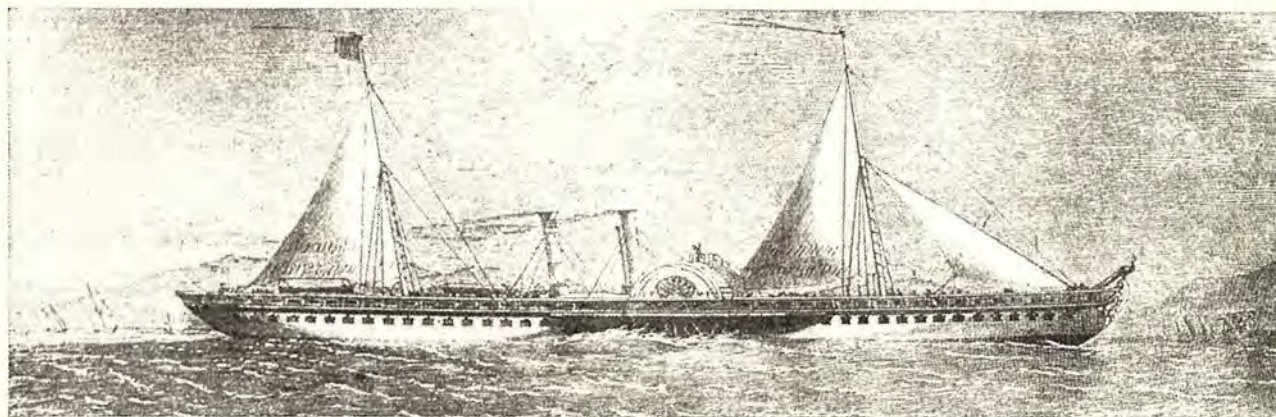
Om dette Fartøjs senere Skæbne har det ikke været muligt nu at skaffe nærmere Oplysninger, ikke heller om der senere er bygget noget til de tyrkiske Sultaner, hvad der vel næppe er, da de indre Forhold og Udviklingen i Tyrkiet medførte Sultanens Afsættelse og anden Regeringsform indført.

En af de første Dampyachter, der blev bygget i England for en af Fyr-

sterne i Østen var en smuk Hjuldamper omtrent som en stor Flodbaad, der blev bygget i Glasgow i 1859 til Kongen af Ava, hvis Slot laa i Mandalay, Burma, ved Irawadi Floden. Denne Konges Hovedstad var dengang ikke et Stoppested for Turister, der gør Byen paa een Dag eller højst en Uge, men var uberørt af europæisk Civilisation. Den havde fire Aar i Forvejen haft Besøg af en engelsk Ekspedition af den Slags, som Indien senere har lært at kende saa udmærket, og Beretningerne om den østerlandske Pragtudfoldelse ved Kongen af Ava's Hof blev ivrigt læst i Samtidens europæiske Aviser.

Kongen af Ava's Yacht var ganske i Overensstemmelse med Burmesernes Idéer om Pragt, og den var konstrueret til at besejle Irawadis grundede Vande. For- og Agterstævn blev betegnet som „skeformede“, og Dybgangen var meget ringe. Fartøjet var 190 Fod lang overalt og 18 Fod bred og sikkert Genstand for hans Højhed Kongen af Ava's Undersaatters Forundring, idet et saadant Fartøj ikke før var set i Burma.

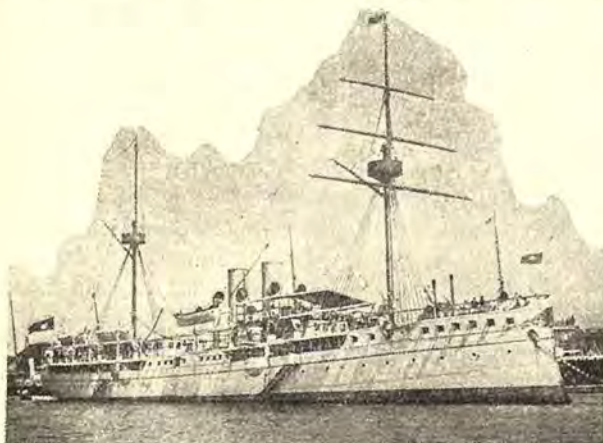
Siden Kongen af Ava fik sin Dampyacht, har forskellige indiske Fyrster haft Dampyachter. Kongen af Burma fik i 1871 bygget en Dampyacht i Yarrow-on-Tyne, der fik Navnet „Tsekya Yeen Byar“, hvad der



Kongen af Ava's Yacht. 1859.

betyder „*Flyvende Skum*“. Den var en Skruedamper, 217 Fod lang og 26 Fod bred med lige Stævn, 1 Skorsten og rigget som Skonnerbrig. Dens Hjemsted var Rangoon.

Angaaende andre indiske Dampyachter fra den Tid er Oplysningerne sparsomme og uden Interesse, men de fleste af disse Dampyachter er, hvor mærkværdigt



„*Maha Chakri*“, siamesiske Kongeyacht. 1892.

det end lyder i de fleste Tilfælde, blevet afløst af Motorbaade lige fra de noget større Motoryachter til de hurtiggaaende Chris-Craft eller Hacks-Craft eller Thornycraft Motorbaade.

En Beskrivelse af en af de første, der blev leveret til en af de indiske Maharajaher, lyder som følger og giver en ganske god Idé om disse Fyrsters Begreb om Pragt:

Motorbaad „*Maharanee*“: Denne Baad er 42 Fod 9 Tommer lang, 7 Fod bred og med et Dybgaende paa 3 Fod 3 Tommer. Den er forsynet med en 20 HK. Motor. Baaden er indrettet til at tage 2 Passagerer med Følge. Motoren er anbragt Agter, og en Divan er anbragt midt i Baaden, ligesom der For er god Plads til 3—4 Personer. Rattet er anbragt om Bagbord For, saa Baaden kan styres herfra. Baaden er Højdepunktet af Luksus, og Hynder etc. er betrukket med højrødt Satin, der er et Solsejl med flødefarvede Sidegardiner, medens Baaden indenbords staar i cremegult Lak med forgyldte Ornamenten. Men dens udenbords Dekoration er sikkert den mest usædvanlige, der længe er brugt; man skal tilbage til de romerske Kejseres Pragtgaalejer for at finde noget lignende; idet den er lueforgylt med en højrød Vandlinie og en smal højrød Stribe under Lønningen og hvidt Skandæk: Baadens Fart var 10 miles i Timen.

Kongen af Siam, den fremskridtsvenlige Chulalongkorn, fik sin første Dampyacht 1877 til Afløsning af den tidligere kgl. Røslup.

Denne Dampyacht var bygget paa Clyden og var 124 Fod lang og havde Navnet „*Vesatri*“.

Kong Chulalongkorn afgav i 1892 en Ordre paa en moderne Dampyacht saa stor som en af Datidens Krydsere hos Ramage & Ferguson, Leith. Denne Dampyacht fik Navnet „*Maha-Chakri*“ og var et Fartøj paa 2400 Tons bygget som en hurtiggaaende Krydser, men med en Suite Rum til Kongens og den kongelige Families Brug og ligner mere et Krigsskib end en Lystyacht

med sin Vædderstævn og elliptiske Hæk. Den har to Skorstenene og to Master med Kampmærs med Maskinkanoner og en Barbette paa hver Side med to Armstrongs Kanoner af svær Kaliber. Fartøjet har dobbelt Bund i hele sin Længde.

Dimensionerne er: L. o. A. 300 Fod, L. m. P. 275 Fod, Bredde 40 Fod; Dybde i Skrog til Hoveddæk 20 Fod. Et Shadedæk strækker sig over hele Hoveddækket, og paa dette er anbragt en kort Bro foran Skorstenene, og heri er Kaptajnens Kahyt. Bestiklukaf og Rygesalon. Agten for Maskinskyltet er Kronprinsens Suite bestaaende af Opholdsstue og Sovekahyt. Mellem dette og Agterstævnen er der Staalskelet af Jernrør 52 Fod langt, der danner Rammen for et Telt eller Pavillon, der vil blive klædt med Tæpper og Silkegardiner, naar Fartøjet kommer paa Station, og Kongen er ombord. Midt i dette Telt er der en Opbygning af Staal, der kan staa for det sværeste Uvejr, og i denne er Trappen ned til den kongelige Suite paa Hoveddækket. Kongens Suite paa Hoveddækket bestaar af Modtagelsessalon og Spisesalon lige foran Opholdssalonen og Biblioteket. Agten for disse er Kongens Kahyt med tilstødende Paaklædnings- og Badeværelse. Efter disse kommer Dronningens Kahyt samt flere andre Kahytter, og i Agterenden findes Dronningens Kabinet, der faar rigelig Lys og Luft gennem firkantede Vinduer. Paa Hoveddækket er der paa hver Side af Maskincasingen Kahytter for Skibets Officerer, medens der foran for denne findes et elegant udstyret Dækshus, der indeholder Spisesalon og otte Sovekahytter til Brug for de kongelige Prins. Foran for dette, under Bakken, er de forskellige Kabysser og Serveringsrum etc.

Paa Mellemdækket For er Mandskabslukafet og talrige Kahytter for Kongens Følge, europæiske Maskinofficerer og andre Befalingsmænd. Agter er der et stort Antal Kahytter til indbudte Gæster.

Fartøjets Maskinænlæg bestaar af 2 Tregangsmaskiner paa 3000 IHK., der faar Damp fra fem Kedler. Elektrisk Lys findes overalt i Skibet, og det har 2 Stk. 30 Tommer Spejlprojektorer. Frisk Luft og Ventilation til alle Skibets Rum tilføres gennem specielle Ventilatorer, der endvidere suppleres med elektriske Vifter i alle Rum.

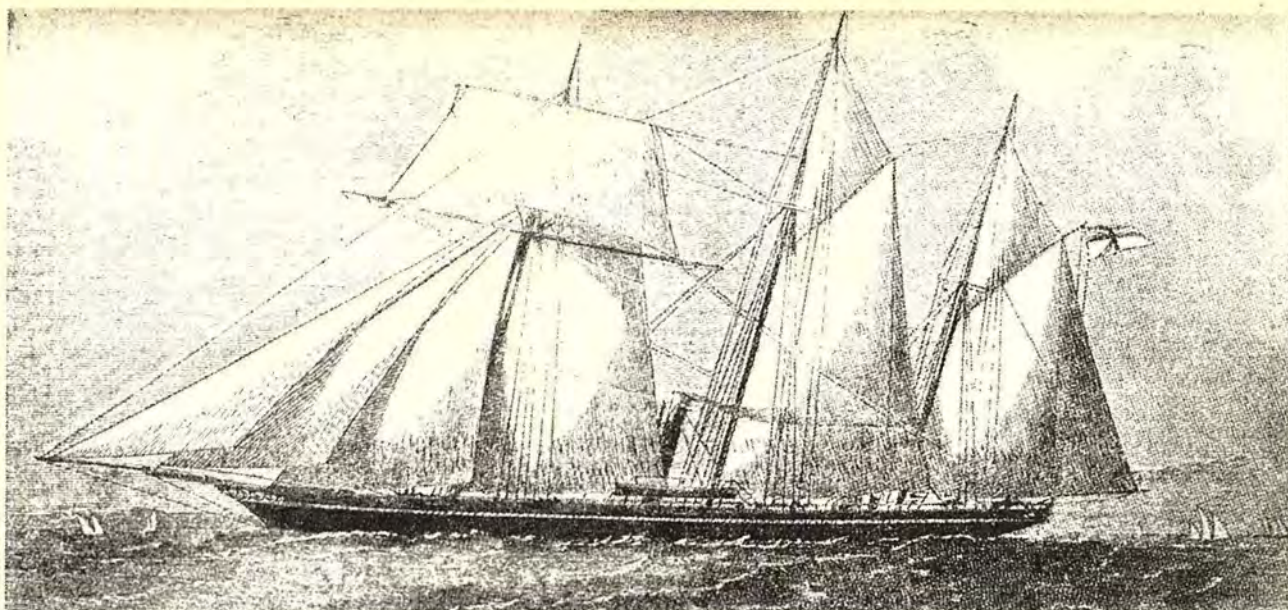
Fartøjet er armeret med 4 Stk. 4 Tommer Armstrongs Kanoner og 8 Stk. 6 lbs. Hotchkiss Kanoner.

I dette kongelige Fartøj foretog Kong Chulalongkorn flere lange Rejser ledsaget af sine Sønner og et stort Følge, bl. a. i 1897, da han med „*Maha Chakri*“ var i England til Dronning Victorias Diamant Jubilæum, og hvor Yachten var en af de mest iøjnefaldende ved dette store Opbud af Lystfartøjer ved Cowes i Anledning af Diamant Jubilæet.

„*Maha Chakri*“ havde en lang Tjeneste som Kongeskib, idet den først i 1918 blev afløst af en ny „*Maha Chakri*“, der blev bygget i Kobe i Japan, men nærmere Oplysninger om den kan ikke fremskaffes for Tiden, kun ved man, at der var noget større end den gamle Yacht.

I Japan har Udviklingen af Lystsejlsads ikke fulgt med Landets øvrige maritime Udvikling, og der findes kun nogle enkelte Dampyachter.

Saa vidt det kan oplyses, har Mikadoen ikke nogen Dampyacht, men ifølge et Avisudklip har den engelske Regering for ca. 75—80 Aar siden foræret Mi-



„Emperor“, Gave fra England til Mikadoen af Japan, 1875.

kadoen af Japan en meget smuk Dampskonnert, men siden den kom til Japan, kan man ikke følge den, og dens senere Skæbne kendes ikke.

Det har ikke været muligt at faa Vished om, hvorvidt der for Tiden findes nogen japansk Kejseryacht, da alle tilgængelige Kilder intet oplyser herom, og udenlandske Kilder ikke kan efterforskes.

Af andre Nationer i Østen er der China, og her er man lige saa lidt i Stand til at fremskaffe nogen Op-

lysninger om de forhenværende Kejseres Lystfartøjer, alt, hvad man ved, er, at de paa Søen, der stødte op til Sommerpaladset i Peking, havde nogle Eaade, der blev brugt til Udflugter paa Søen, men Billeder eller Beskrivelse af disse har det ikke været muligt at fremskaffe, kun kan man vel gaa ud fra, at de har været som de fra Havnene kendte Sampaner, blot kostbart udstyret og udsmykket.

(Fortsættes i næste Nr.)



M/S »Helen« af Odense. Bygget 1937 i Holland. Typen paa de moderne Staal-Motorskibe til Nord- og Østersofart, hvor Sejlene kun er Støttesejl idet Motoren er Hoveddrivkraften. Gode Fartøjer med god Lasteevne. »Helen« laster 178 Tons. Efter Tegning af O. Stoltenberg, Kalundborg.



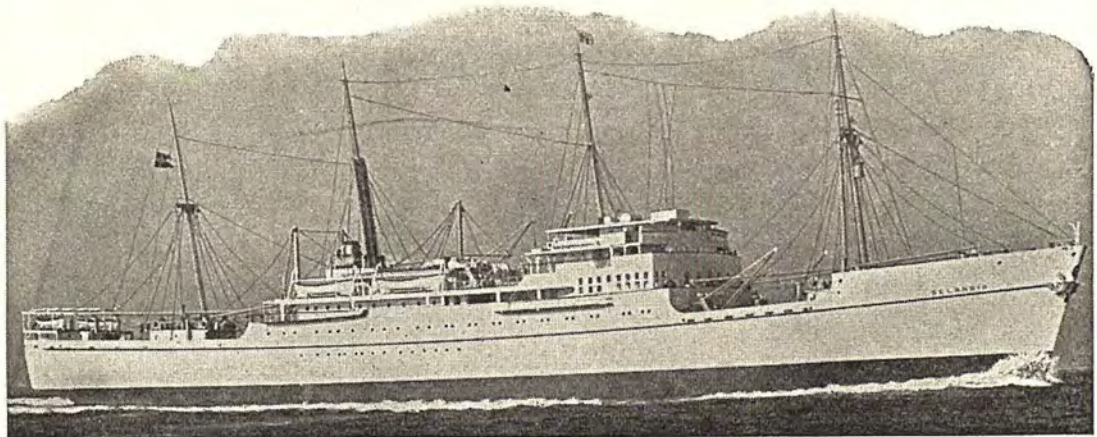
AKTIESELSKABET

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

JENS HVASS

En Fiskeskipper fra Vestkysten

DET er nu godt 40 Aar siden, jeg traf ham første Gang. Han boede da i en lille Landejendom ude i Fiskerlejet Veilby lidt Nord for Liløre Redningsstation. Mir. Gerning førte da med sig, at jeg gennem mange Aar kom i hans Hjem hver Dag. Det stod mig snart klart, at Jens Hvass ikke var Landmand, men derimod Vesterhavsfisker, endog af stort Format.

Han var da Skipper og Ejer af sin egen Kutter „Arken“. Der var lange Perioder, hvor jeg ikke traf Jens Hvass hjemme, thi han laa paa Havet med sin Kutter; det var Hustruen og Børnene, der passede den lille Ejendom. Med sin Kutter drev han Fiskeriet saa haardt som faa. Han kendte ikke til at vende om og søge Havn, selv om det var haardt Vejr. Nej, han blev derude, til han havde Fangst. Det sagdes da ogsaa, at Jens Hvass kunde staa ind gennem Thyborøn Kanal med sit Mandskab surret fast til Masten, for at de i ondt Vejr ikke skulde blive slaaet over Bord. Paa Havet var han da ogsaa ude for mange haarde Tørn. Han strandede med „Arken“ oppe paa Klitten udfor Ringkøbing, men reddede Mandskabet og „Arken“. Den blev bragt flot, og han fortsatte Fiskeriet.

Nogle Aar derefter blev han under en forrygende Storm slaaet ind til en udenlandsk Havn. Man hørte ikke fra ham i lange Tider, og man troede da, at Jens Hvass var blevet derude, men han vendte tilbage med sit Mandskab og Kutter. En tredje Gang var han forlist ude paa Nordsiden af Thyborøn. Jens Hvass og „Arken“ var uadskillelige. I de Perioder han var hjemme, traf jeg ham ofte, naar han gik en Runde paa sin Jord, eller ogsaa naar han sad i sin Stue med Dynger af Afregninger fra Fiskelasten, han havde hentet ind fra Nordsøen.

Med „Arken“ tjente han de Penge, der skulde til, for at to af hans Sønner kunde gaa Læsevejen. Den ene studerede til Præst og den anden til Degn. De er nu begge i Embede — den ene som Præst i Hjerm ved Holstebro og den anden som Førstelærer i Thyborøn. Den magre Jord kunde ikke dække disse Udgifter, nej, det var med „Arken“ og Fiskeriet i Nordsøen, der kunde klare dette.

Da Jens Hvass kom op i Alderen, lod han bygge en ny Storkutter, der fik Navnet „Ny Arken“, som hans Søn blev Fører af, og er det den Dag i Dag.

Faa Aar derefter solgte han sin Landejendom i Vejlby og flyttede til Thyborøn, men med „Arken“ fortsatte han Fiskeriet. Fader og Søn stod da sammen gennem Thyborøn Kanal hver med sin Kutter, „Gl. Arken“ og „Ny Arken“.

Som Aarene gik, og Jens Hvass naaede op mod de 70, cbbede Kræfterne ud, saa han maatte lægge op og gaa i Land, men sin Kutter „Arken“ kunde han ikke slippe. En Tid lod han den gaa med hyret Mandskab. Han lod nu bygge en anden ny Storkutter, der fik Navnet „Jens Hvass“, og hans Sønnesøn fik denne at føre. Først da solgte han sin kære „Arken“, den

kom paa fremmede Hænder. En Tid efter gik den ned med sit Mandskab og forsvandt ude i Vest.

Det smertede Jens Hvass, da han hørte, at hans gamle Kutter, som han havde fisket med i 30 Aar, nu havde lagt sig til Hvile paa Havets Bund og trukket sit Mandskab med sig. Men ikke nok med dette. Havets Sorger brød atter ind over ham. Den ny Kutter „Jens Hvass“ gik ogsaa ud og er endnu ikke vendt tilbage, den blev ført til fremmed Havn. Det er den gamle Jens Hvass' sidste Haab, at den maa naa hjemlig Havn, inden han lukker sine Øjne.

Nu da jeg traf den gamle Storfisker i Thyborøn, var han den samme noble og alvorsfulde Mand som for Aar tilbage. En Mand af faa Ord, trods det, at han har pløjet Nordsøen som faa med en og samme Kutter og højt oppe i Alderen ladet bygge to nye Storkuttere.

Om Jens Hvass kan det siges, at en Storfisker er gaaet i Land.

A. Nielsen.

En Stranding. Fortsat fra Side 10)

hele Sække af Frugt og andre gode Ting. De kørte os lange Ture i Biler. Vi foretog Sejl- og Fisketure, og vi tilbragte mange herlige Timer i disse Menneskers private Hjem, saa vi glemte hurtigt Strabadserne fra kun nogle faa Dage i Forvejen.

Men det gode varer ikke saa længe. Efter en halv Snes Dages herligt Liv mellem vore gæstfri Landsmænd kom der Ordre til Konsulen om at sende Maskinofficererne tilbage til det strandede Skib, den øvrige Besætning skulde rejse til New York og derfra tilbage til Danmark. Konsulen fik sluttet Kontrakt med en Motorbaad om at sejle os tilbage til Strandingsstedet, og efter at have sagt Farvel til vore Kammerater, som jublede over at komme hjem til Danmark, gik Turen tilbage til Virkeligheden og Arbejdet. Ombord paa Tankdamperen var Arbejdet i fuld Gang. En stor Bjærgningsdamper og en Del mindre Skibe var ankommet. En Undersøgelse havde vist, at der var Mulighed for at bjærge Skibet, forudsat at det gode Vejr holdt sig, og at Skibet kunde bugseres til New York — en Rejse paa 6 Dage.

Efter flere Dages forberedende Arbejde blev Skibet slæbt af Grunden, og 2 store Bugserbaade bragte det til New York. Her afholdtes Søforhør, og Reparation af Skibet blev af Forsikringsselskaberne udbudt til Licitation. Det Værft, som havde bygget Skibet, fik Arbejdet overdraget, og efter en Reparation paa 4 Maanedere var vort Skib atter i Stand til at vise Dannebrog paa Havene.

A/s **J. FREYTAG, Seilmager**

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943



Skandinaviske Nyheder.

SVERRIG. — I Anledning af det svenske Røde Kors' 80 Aars Jubilæum udsendtes den 27. f. M. et 20 Øres Frimærke. Nævnte Dato fyldte nemlig Hans kongelige Højhed Prins Carl 84 Aar, og Prinsen har i 40 Aar været Protektor og Formand for Sverrigs Røde Kors. Frimærket (Fig. 1) har Værdien 20 Øre, er udført i rød Farve og fremkommer i det normale Frimærkeformat. Det er tegnet af Harald Sallberg og graveret af Sven Ewert. Frimærket fremkommer saavel i Ruller som i Hæfter paa 20 Stykker og vil derfor findes saavel 2-sidet lodret som 3-sidet takket.



Fig. 1.

De nyere svenske Minde-udgaver.

I Aaret 1938 udsendtes den 15. Marts i Anledning af 300 Aars Dagen for Delaware-Ekspeditionens Ankomst til Amerika en Serie Frimærker paa 5 Værdier.

Delaware-Kolonien Historie er kort fortalt saaledes:

I 1624 dannedes i Sverrig et Handelskompagni „Søderkompaniet“, som fik Privilegium paa at anlægge Kolonier og drive Handel i fremmede Verdensdele. Under Ledelse af en hollandsk



Fig. 2.



Fig. 3.



Fig. 4.



Fig. 5.



Fig. 6.

Købmand S. Blommaert fra Amsterdam og Tyskeren P. Minit, der havde været Guvernør i Ny Nederland fra 1624 til 1632, forlod en Ekspedition med svenske og finske Handelsfolk og Nybyggere i 1637 Gøteborg. Ekspeditionens Skibe „Kalmar Nyckel“ og „Fågel Grip“ udrustedes af Dronning Christina, som var stærkt interesseret i Foretagendet. Ekspeditionen ankom til Delawareflodens Munding mellem Staterne Delaware, Pennsylvania og New Jersey, paa det Sted, hvor nu Byen Wilmington ligger. Af Indianerhøvdingene købte Kolonisterne Land paa begge Sider af Floden; der blev bygget et Fort, Huse og Handelsmagasiner, og Minit overtog Posten som Guvernør, samtidig med at Kolonien fik Navnet Nya Sverige. Tre Maaneder herefter drog Minit tilbage til Sverrig, men døde paa Hjemrejsen. I 1639 sendtes en ny Ekspedition ud med en ny Guvernør, Peter Ridder, og trods det, at saavel Hollænderne som Englænderne udviste en fjendtlig Holdning mod den unge Koloni, trivedes denne udmærket. I 1655 angreb Hollænderne Nya Sverige, erobrede Fortet og beholdt Kolonien, til Englænderne nogle Aar senere tog den fra dem — og beholdt den. Endskønt stadig Paavirkning hjemme fra ved Udsendelse af Præster, Lærere og Handelsfolk gled Befolkningen i Nya Sverige dog mere og mere fra Moderlandet og indgiftede sig med Englænderne. I 1776 sluttede Nya Sverige sig under Navnet Delaware som en af de første 13 nordamerikanske Stater til Unionen.

(Fortsættes i næste Nr.)

Spørgsmaal og Svar.

V. Olesen. Nej, de i Hæfterne, Postvæsenet har udsendt med 10 Øre, Rundetaarn, overtrykt med rødt Kors og Tallet 5 værende Frimærker, er ganske som Mærkerne i Arkene paa 50 Stk.

H. C. Aug. Hansen, St. Strandstræde 4 • Køber og sælger alle gode Frimærker. Speciale: Oversø

KAP HORNS-GUT

(Fortsat fra forrige Nummer)

FEMTENDE KAPITEL.

KNIVENE blinkede i Sollyset. Kabelgarns-Syningerne sprang over Klingerne og flagrede bort som brune Sommerfugle. Mærlespigerne klirrede. Drejerne klappede, og Nokbindslerne flagrede i Vinden. Fingrene gik — og Munden med: — „Fir væk! — Hejs op! — Hal ud til Luvart! — Stræk i Læ! — Hæi-oh-høi!“ Sejl dalede til Dæks. Sejl fløj op. Det gik raskt fra Haanden med at skifte Sejlene paa Stortoppen.

Erik var med overalt. Han masede paa, som om han ganske alene vilde gøre hele Arbejdet. Og Folkene hviskede i Krogene og grinede indvendig ad Styrmandens Arbejdsiver. Det var jo indlysende, at han havde faaet en Røffel, som han nu sprang omkring og aad og fordøjede til al den Virksomhed.

Stewarden kom op fra Kahytten, og nu blev Folkene bestyrkede i deres Formodning, da de saa ham stile lige hen mod Andenstyrmanden med en strittende Tommelfinger pegende agterud over Skulderen.

„Den Gamle vil tale med Dem, Andenstyrmand,“ sagde Stewarden og fortsatte saa forefter, idet han glippede hemmelighedsfuldt med Øjnene hen efter Folkene.

Erik havde ventet, det vilde komme, og han var spændt paa at vide, hvorledes Kaptajn Steffen vilde stille sig til den mærkelige Sag. Han havde nok søgt at slaa sig til Ro med, at der var langt til Rejsens Ende — Tusinder af Mile — og før den var naaet, kunde Kaptajnen dog ikke helt skille ham fra Helga. — Men alligevel — Uroen vaagnede i ham nu, og han fik Hjertebanken.

Med en Kraftudfoldelse genvandt han sin Ligevægt. Han tog den høje Jerntrappe op til Halvdækket i to Spring.

„Er vi klar?“ raabte han op til Vejrs. „Saa se at komme ned fra den Raa — Og saa alle Mand i Mærsefald.“

De spyttede i Næverne — h a n d o v e r h a n d — to Mand i Forhaanden. Den ene sang for:

I Lille Kongensgade
der bo'de Fatter Nagell!

Og Resten trampede langs Dæk med Løberenskaaret gennem en Fodblok og vrælede:

Aaja, aaja, aaja-a!
Aa-sing-sa-lia!

Og Skiverne i Patentblokkene skraldede. Raaen gik til Vejrs og strakte Folderne ud af det gamle, forlappede Passatsejl.

„Vel halet! Gør fast!“ kommanderede Erik, da Sej-

le: var strakt. „Hal Braserne tot, og saa gaar vi til Kaffe.“ ... Han vendte sig mod Rorsmanden. „Varsko, hvis der er noget. Jeg er nede i Kahytten.“

Han gik gennem Bestiklukafet og ned og bankede paa til Salonen, og paa Kaptajn Steffens korte „Kom!“ traadte han uden Tøven ind.

Kaptajn Steffen stod foran Bordet med Hænderne hvilende paa Ryggen af en Stol. Han stod, som vilde han holde en Tale; men at dømme efter hans Tavshed i Øjeblikket og Konsulindens og Helgas Udseende, maatte Talen være forbi.

„Værsgo, kom kun nærmere, Styrmand Malm,“ sagde Kaptajn Steffen og vendte sit stillestaaende Ansigt mod Erik.

Men Erik hørte det ikke. Han stod betaget inden for Døren med sine Øjne hvilende i Helgas, som om han dér vilde læse, hvad der var sket.

„Værsgo,“ gentog Kaptajnen og pegede paa en Stol. „Er der nogen, der passer paa Dækket?“

Spørgsmaalet rev Erik ud af Fortryllesen.

„Rorsmanden varskoer,“ svarede han og tog nu uden Nølen mod Opfordringen.

Ja, jeg behøver vel ikke at forklare Dem, hvorfor jeg har ladet Dem kalde, Styrmand Malm,“ begyndte Kaptajn Steffen, efter at han gentagne Gange havde rømmet sig. „Jeg har med den største Forbavselse hørt min Søsters og min Nieces Forklaring, og det ser for mig ud, som om De er uden Skyld i det, der er foregaaet. Men der er dog én Ting, jeg maa spørge Dem om, før jeg tager mit Standpunkt i denne Sag.“ ... Han rømmede sig atter. „Sig mig oprigtigt, Styrmand Malm: Vidste De, inden De kom om Bord, at Konsul Parker var „Neptunus“ Reder?“

Rødmen skød op i Eriks Kinder.

„Harde jeg vidst det, var jeg aldrig kommet om Bord, Kaptajn.“

Helga sukkede dybt.

„Nej, jeg tænkte det nok,“ fortsatte Kaptajn Steffen. „De kan jo lige saa lidt som jeg have haft nogen Anelse om, at min Søster og hendes Datter skulde gøre Rejsen med, og vi maa vel betragte det som en Tilfældighed, at netop De er kommet her om Bord som den tilskadekomne Andenstyrmands Afløser.“ ... Han tav og betragtede Erik skarpt, og det saa' ud, som om han betænkte sig. Saa lagde han pludselig sin Haand paa hans Skulder. „De er en flink Sømand, Styrmand Malm. Og at dømme efter det, jeg har hørt om Dem, forstaar jeg ikke min Svogers Opførsel. Men ser De. Konsul Parker har betroet sin Hustru og Datter til min Omsorg, og det forpligter. Jeg skal dog ikke gaa mellem Dem og Helga. Men Disciplinen, Styrmand Malm — Disciplinen skal respekteres her

om Bord, og derfor maa De lægge Baand paa Dem selv. Hverken Styrmand Høj eller nogen af Mandskabet maa vide noget om dette. Saa faar vi se, hvad vi kan gøre, naar vi naar frem.“

„Herregud — Herregud,“ græd Konsulinden. „Kan vi da ikke blive sat i Land, saa vi kan rejse hjem igen. Det bliver forfærdeligt, naar Parker faar det at vide.“

„Det kan der aldeles ikke være Tale om,“ sagde Kaptajn Steffen med en Bestemthed, der afskar enhver yderligere Diskussion om den Ting. „Din Mand er selv Skyld i, at dette gaar imod hans Ønsker. Havde han ulejliget sig med at se Skibets Papirer igennem, inden han sendte Jer om Bord, vilde han straks have bemærket, hvem der havde indtaget den forrige Andenstyrmands Plads. Nu er I her, og nu bliver I her, i hvert Fald til vi naar Honolulu.“

Erik rejste sig.

„Og saa vil jeg bede Kaptajnen afmønstre mig dér.“

Der gik et Jag igennem Helga. Hun løftede Hovedet og var kridhvid i Ansigtet.

„Afmønstre Dig, Erik,“ udbrod hun. „Det kan da ikke være Din Mening.“ ... Taarerne trængte frem i hendes Øjne. „Aa nej — nej, Onkel, det maa Du ikke gøre.“

Hun skjulte igen Ansigtet i Hænderne og hulkede højt, og det sved i Erik, som om hver af hendes Taarer var en Draabe flydende Ild, der trængte ind i Hjertet paa ham. Uden at ænse, hvor han var, gik han hen og tog hendes Hoved mellem sine Hænder og løftede hendes Ansigt op imod sig.

„Saa — saa, lille Helga. Tænk paa, at Du har været syg. Det kan jo ikke være anderledes. Husk, hvad vi er gaaet ind paa. Dette her er jo et Brud paa Overenskomsten med Din Far, selv om ingen af os kan gøre for det.“

„Aa — aa, den Overenskomst,“ kom det klagende fra Helga med Graad i Stemmen. „Hvad betyder den? — ingenting.“ ... Hun betragtede Erik nøje. „Vel, Erik. Far tvang mig jo til at skrive det.“

Konsulinden sad i Sofaen og snøftede med sit Lommetørklæde for Munden og med stride Taarer løbende ned ad Kinderne. Kaptajn Steffen havde taget Plads ved Siden af hende. Hans Ansigt var som et tilmuret Gravkammer. Men saa rømmede han sig nok en Gang og aabnede Gravkammeret.

„Saa, lille Børn,“ sagde han. „Skal vi saa holde op?“ ... Han klappede sin Søster paa Skulderen. „Spar Dine Taarer, Juliane, og vær glad ved, at Din Mand har sendt Jer om Bord til mig. Helga kunde vist ikke finde bedre Lægedom for sin Sygdom, end hun har fundet her. Og det er jo da for hendes Helbreds Skyld, I rejser.“

Helga sprang op og hang med et frydefuldt Udbrud om Halsen paa den gamle Sømand.

„Onkel! Onkel! Og det siger Du, min egen kære Onkel.“ ... Hun lukkede Gravkammerets Aabning med et Kys. „Aa, Tak, Onkel!“

„Jamen, betænk dog, Georg, min Mand,“ jamrede Konsulinden. „Parker — hvad vil han sige, naar han faar det at vide. Det bliver forfærdeligt.“

Kaptajn Steffen skød lempeligt Helga fra sig.

„Den Tid, den Sorg, Juliane,“ sagde han. „Naar

Parker ikke vidste noget, da han sendte Jer om Bord, er der heller ingen Sandsynlighed for, at han faar noget at vide, før I selv fortæller ham det. Jeg skal nok tie, endskønt det strider imod mine Principper at handle mod min Reders Interesser.“ ... Han rejste sig og gik hen mod Erik. „Men dette angaar jo egentlig ikke Skibet — vel, Malm?“

Erik vidste knapt, hvad han skulde tro. Men da Kaptajn Steffen saa rakte Haanden frem imod ham, greb han den med begge sine, og der gik en Strøm af Taknemmelighed igennem ham.

„Tak, Kaptajn Steffen — Tak!“

„Saa passer vi vort Arbejde og lader os ikke mærke med noget,“ sagde Kaptajnen og rystede Eriks Haand. „Og saa — skal vi saa mønstre af i Honolulu, Malm?“

„Sejler For om Styrbord!“ tonede Rorsmandens Varsko ned gennem Skygløtten.

Erik besvarede Kaptajnens Spørgsmaal med et dundrende „Nej“, idet han fo' r ud af Døren og op paa Dækket. Og Helga gik glædestraalende ind i sin Kahyt.

„Rask Gut,“ sagde Kaptajn Steffen. „Jeg forstaar ikke, I kan have noget imod ham. Nej, om jeg gør.“

„Det er jo Parker,“ svarede Konsulinden. „Du ved jo, hvordan han er, Georg — Penge og Penge. — Det er udelukkende Penge, det drejer sig om, og Erik Malm har ingen.“

„Ja, det var saamænd ogsaa kun for Pengene, han tog Dig, Juliane.“

Konsulinden sukkede.

„Ikke saaledes at forstaa, at jeg vil krænke Din Forfængelighed,“ skyndte Kaptajn Steffen sig at tilføje. „Du var saamænd baade for god og for smuk til ham, og Du har dog aldrig været andet end et Afløb for al hans Ondskab.“

„Fy, Georg, saaledes maa Du ikke tale. Husk, jeg er jo dog hans Hustru.“

„Ja, desværre for Dig,“ sagde Kaptajn Steffen opbragt. „Han har alle Dage opført sig som en Slubbert imod Dig, og mig har han heller ikke behandlet videre smukt. Jeg under ham at blive taget grundigt ved Næsen. Har han maaske nogensinde selv skaanet andre?“

„Jeg forstaar Dig ikke, Georg,“ sagde Konsulinden i en bebrejdende Tone. „Saaledes har Du aldrig været før.“

„Nej, maaske ikke aabenlyst; men jeg har tænkt det saaledes, Juliane — tærkt det. Gennem tyve Aars Samarbejde har jeg lært Din Mand at kende, og jeg har set og hørt meget i den Tid. Selv min Styrmand her om Bord — Høj — naa, det er sandt, ham kender Du jo ikke endnu. Men har ved ogsaa sit at fortælle. Han og Parker har nok sejlet sammen for Aar tilbage.“

Helgas Tilsynekomst afbrød Samtalen, og Kaptajn Steffen forlod Salonen.

SEKSTENDE KAPITEL.

Støt og majestætisk gik Ækvatorialbygerne deres tavse Gang hen over Havet. Regnen styrtede ned i hele Syndfloder og piskede Havfladen til Skum; men ikke en Luftning fulgte med. Solen stod i Zenit og

bagte mellem Bygerne. Straalerne spillede i jagende Delfiners regnbuefarvede Legemer og i Vingerne paa jagede Flyvefisk. Det var to Grader Norden for Linnien, og det var paa andet Etmaal, at Forholdene havde artet sig saaledes. Saa kom Sydost-Passaten, og „Neptunus“ slap over Stregen.

Hverken Konsulinden eller Helga havde undgaaet deres Skæbne, selv om Daabshandlingen for deres Vedkommende havde været en Del modereret. Kaptajn Steffen havde selv kastet en Pøs Vand over Hovedet paa sin Søster, og da hun i sin Vrede herover kaldte Traditionen „Narrestreger“, fik hun een til. Helga derimod havde godvillig ladet sig dyppe i Spulebaljen. Dette havde Erik selv besøgt, og han havde hvi-sket hende Daabsnavnet i Øret: „Helga Malm“. Og i Øjeblikkets Henrykkelse havde hun slynget Armen om hans Hals; men da Kaptajn Steffen straks ved et højlydt „Hm“ gav sit Mishag tilkende, slap hun ham og dængede ham overgivent til med Vand.

Styrmand Høj havde ogsaa set det, og han var aldeles overvældet. Han selv undgik Passagererne, saa meget det lod sig gøre, og han havde heller aldrig set Andenstyrmand give sig af med dem. Men hvad betød saa denne pludselige Tilnærmelse? — Han spurgte sig selv, men var i Tvivl om han skulde tro, hvad han tænkte, og tilsidst slog han sig til Ro med, at Omfavnelsen ikke havde mere at betyde end Vandpjaskeriet.

Men en Aften, da han kom op til Afløsning, busede han paa Læsiden af Eestiklukafet lige paa Erik og Helga, som var saa fordybet i deres egen Tilværelse, at de ikke hørte ham komme.

Styrmand Høj blev forlegen. Han fremstammede en forvirret Undskyldning og trak sig skyndsomst op mod Luvart. Der stod han i Læ af Vindsejlet og hvislede mellem Tænderne, til Erik et Øjeblik efter kom og afgav Vagten.

„Naa, saale-edes,“ sagde han. „Nej, det havde jeg ikke troet om Dem, Malm. Hvad tænker De paa, Mand?“

Erik hyssede og gjorde Tegn agterefter.

„Det angaar jo ikke Rorsmanden — og heller ikke andre. De siger ikke noget, Styrmand Høj — vel?“

„Jeg?“ svarede Styrmand Høj og saa alvorligt paa Erik. „Nej, lad i Guds Navn mig være uden for al den Slags. Og jeg siger Dem, Malm: Skej De ogsaa

hellere ud med det, De har for — jo før jo bedre. Der kommer alligevel aldrig noget godt ud af det.“

„Det kan De ingen Mening have om, Styrmand.“

„Naa ikke. — Jo, De kan tro, jeg har en Mening,“ sagde Styrmand Høj og bankede med sine Knoer i Gelænderet. „Fruentimmer hører absolut ikke til om Bord i Sejlskibe paa Langfart, og er de der alligevel, skal man minsæl ikke friste Skæbnen med at give sig af med dem. Tro De mig, Malm. Jeg har set sørgelige Følger af saadan noget, og jeg glemmer dem aldrig. Og Deres Far vilde sige som jeg, dersom han da er den Peter Malm, jeg kender.“

„Jeg forstaar ikke, at De kan have saa meget mod Kvinder, Styrmand Høj. Har De aldrig selv været forelsket — eller tænkt paa at gifte Dem?“

„Forelskelser hører Landjorden til,“ sagde Styrmand Høj. „Og Giftermaal er efter min Mening noget, Søfolk aldrig skal indlade sig paa. Jeg indser ikke, der kan være nogen særlig Glæde ved et Ægteskab, naar Konen sidder paa den ene Side af Jordkloeden, og Manden saa godt som altid er paa den anden. Hyggen svarer i hvert Fald ikke til Omkostningerne.“ ... Styrmanden tav. Han stod et Øjeblik og stirrede op efter Maanen. — Saa sænkede han Blikket og rettede det mod Erik.

„Hvor gammel er De, Malm?“

„Fem og tyve.“

„Jasaa,“ sagde Styrmand Høj. „Jeg vidste for Resten ikke, at Deres Far var gift, da han og jeg sejlede sammen.“

„Han var nok heller ikke gift ret længe,“ sagde Erik. „Min Mor døde, da jeg blev født.“

„Saa-aah,“ kom det overrasket fra Styrmand Høj. „Det var dog besynderligt.“

Erik saa' spørgende paa Styrmanden.

„Hvorfor mener De?“

„Det gik jo hans Brors Kone lige saadan. Har Deres Far aldrig talt om det?“

Erik rystede paa Hovedet.

„Nej, Styrmand Høj. Det har jeg aldrig hørt noget om. — Men hvor ved De det fra?“

„Herregud! Jeg var jo selv med til at begrave hende nede ved Kap Horn. Men kender De da virkelig slet ikke noget til det, Malm. Saa ved De heller ikke, at Deres Onkel.“ ... Styrmand Høj brød brat af og sprang hen efter Kikkerten. Han sigtede for-



En Aften busede han lige paa Erik og Helga.

efter om Styrbord og søgte til to Streger foran tværs og tilbage igen. Saa sænkede han Kikkerten. „Jeg syntes bestemt, jeg saa en Lanterne.“

„Det har nok været Morild,“ sagde Erik. „Men hvad saa mere, Styrmand. Jeg aner slet ikke noget om alt det, De dér fortæller — ikke engang, at jeg har haft en Onkel; men det ligger vel ogsaa saa langt tilbage, at min Far har ment, at hans Eksistens ingen Interesse kunde have for mig. Hvad var det med den Onkel?“

Styrmand Høj fortalte. Vagten drejede; men Erik havde ikke Sans for Tiden. Han stod andægtig og hørte efter, og den første Time af hans Frivagt var løbet ud, før Styrmanden sluttede sin Fortælling. Ikke en Stavelse var Erik gaaet Glip af, og nu stod han og ventede paa mere.

„Hvad blev der saa af Drengen?“ spurgte han omsider, da Styrmand Høj var faldet i Tanker over sin egen Fortælling.

„Drengen? — Parker vilde have varpet ham over Siden — i Spøg naturligvis — ha! Man har jo Lov til at tro, hvad man vil. For Resten tog Deres Far sig af ham. Han madede ham saamænd op med tyggede Beskøjter og Preservemælk; men alligevel skrantede Ungen og blev til ingenting, og han døde nok et Par Dage efter, vi fik ham i Land, fortalte Deres Far.“

Erik stod og stirrede drømmende ud over Havet. Det laa som et bølgende Fløj — overdrysst med Glimmer. Morilden lyste som Lynskud. Passatsøerne havde Sølvbræmmer i Toppene i den maanelyse Aften.

„Forstaar De nu, at jeg ikke holder af, at der er Kvinder om Bord?“ sagde Styrmand Høj, da de havde staaet en Stund uden at sige noget.

Erik svarede ikke. Han hørte ikke.

Saa puffede Styrmand Høj lempeligt til hans Arm.

„De skulde gaa til Køjs, Malm. Det er over to Glas.“

Det gippede i Erik.

„Naa, ja — det er vel bedst, man lægger sig lidt.“

„Og tænk saa over, hvad De har for, før det er for sent,“ sagde Styrmand Høj, da Erik gik ned.

„Ble, ble, ble,“ blaffede den luv Side af Krydsrøjlen.

Styrmanden saa op.

„Hvad nu? Skraller Passaten. Den skulde da vel aldrig være ved at holde op allerede?“ ... Han vendte sig agterefters. „Fuld Sejl! Hvad ligger vi an?“

„Sydvest til Vest!“ svarede Rorsmanden.

„Saa skulde da ogsaa!“ bandte Styrmand Høj og løb først hen og saa' paa Kompasset — dernæst hen paa Forkant af Halvdækket, hvorfra han smældede sin Kommando ud over Stordækket: „Skærp an, styrbords Braser!“

Og Bagbordsvagten, der havde ligget og slangt sig rundt om i Krogene, vaagnede op af deres Passatsøvn, som om de var elektriserede. De var lige saa hurtigt ved de læ Braser, som Styrmanden var ved de luv. Han slækkede, og de halede — med lange, sejge Hal — i Takt efter Forhaandens hæse Strubehyl. Dette Arbejde egnede sig ikke for nogen længere Opsang.

„Hvad ligger vi nu?“ spurgte Styrmanden, da Ræerne var halet skærp an, og han kom agterover igen.

„Vest-Sydvest,“ svarede Rorsmanden.

„Ja, det gaar Pokker i Vold altsammen. — Knap passeret Vendekredsen — og Slut med Passaten. — De Fruentimmer! De Fruentimmer!“

Styrmand Høj tænkte i Øjeblikket ikke paa, at Sydost-Passaten allerede var begyndt to Grader Norden for Linien.

— — —

Paa tredie Etmaal havde Neptunus“ ligget og angstrengt sig for at vride sig ud af sine Sammenføjninger. Havet havde skiftet Udseende. De skumklædte Bølgebjerge var blevet til jævne, milelange Bakke- drag, der hævede og sænkede sig som mægtige Bar- me. De kom majestætisk anstigende fra Sydvest som et alvorligt Varsko om Kap Horn, og de tumlede med „Neptunus“ som den hjælpeløse Ting den var — uden det mindste Pust af Vind til at støtte. Sejlene klaskede dødt mod Master og Rig. Ræerne gav sig ynkeligt i Rakkerne. Lænseportene klaprede, og Vandet gurglede i Spygatterne og sprøjtede ind over Stordækket for hver Overhaling, Skuden tog i Dønningerne.

Konsulinden holdt sig under Dæk. Hun havde svimlende Fornemmelser. Helga derimod havde helt overvundet Søsygen. Hun laa i en Flugtstol og betragtede interesseret sin Onkel og Styrmand Høj, der begge stod og skrævede og fulgte Skibets Bevægelser med hele Kroppen, mens de tog Middagshøjden. De havde Besvær med at holde Balancen — og endnu mere Besvær med at fange Solen i Sekstanten.

„Det er, hvad man kalder Stille,“ sagde Styrmand Høj, da „Neptunus“ pludselig satte agterover og klaskede Spejlet mod Vandet, saa det skvalpede op gennem Rorbrønden. „Jeg kalder det et allerhelvedes Spektakel.“

„Saaledes er nu en Gang Sydatlantén,“ sagde Kaptajn Steffen. „Man kan ikke just kalde den en Klinik for svage Nerver.“

Kaptajn Steffen var i den senere Tid blevet mere veltalende. Han var ogsaa mod Sædvane meget paa Dækket — næsten altid, naar Damerne var oppe, og dette havde indvirket paa Styrmand Høj, saa han ogsaa efterhaanden havde fundet sig i det uundgaaelige. Sin Opdagelse med Hensyn til Helga og Erik gemte Styrmanden hos sig selv. Han havde nok søgt at komme dybere til Bunds i Sagen; men Erik var blevet tavs og tilbageholdende siden den Aften, Styrmanden havde overrasket ham.

„Hvor meget har De, Styrmand Høj?“ spurgte Kaptajn Steffen.

Styrmanden læste af paa Instrumentet.

„45 Grader og 21 Minutter. Jeg tror ikke, vi faar den højere.“

Kaptajnen maalte igen.

„Nej, nu daler den,“ sagde han.

„Ja, nu daler den,“ gentog Styrmand Høj. „Jeg skal love for, den daler.“

Men Styrmand Høj mente ikke Solen. Han stod og svajede, mens han med Øjnene fulgte en Tjærepotte, der med et Dum, Dum, Dum hoppede fra Stor-Bramraen ned paa Mærseraaen og derfra ned paa Dækket, hvor den lavede en Søj af Tjære, og han sank en forfærdelig Mundfuld Orç, indtil hans Natur tilsidst søndrede de Baand, Kaptajn Steffen havde lagt paa den.

Forbandede, stumprumpede Bavian!" brølede han op til Vejrs. „Se at komme ned med Dig!"

Kaptajn Steffen brummede. Men Styrmand Høj var allerede nede paa Stordækket, og nu gik han og kredsede rundt om Tjærepele, mens han holdt Øje med den ledløse Skabning, der bogstavelig talt ry-stede sig nedover fra Vævling til Vævling.

„Jeg kunde ikke gøre for det," klynkede Manden undskyldende, længe før han naaede ned. „Det var Bindselet, der gik."

„Svin!" raabte Styrmand Høj. Jeg skal lære Dig at efterse Dine Bindslere, før Du gaar op! Kom saa!"

Manden blev et Øjeblik tvivlraadig staaende paa Lønningen.

„Jeg skal nok gøre det ordentligt rent, Styrmand."

„Naa, bliver det til noget!" tordnede Styrmand Høj utaalmødig.

Saa tog Manden Dækket i et Spring; men han ramte Tjæren og gled, og Styrmand Høj slog sin vældige Klo i Nakken paa ham.

„Naa, Du tror, vi leger Tagfat," sagde Styrmanden og dukkede Synderen ned mod Dækket og tværede hans Næse ud i Tjæren. „Jeg skal vænne Dig til Renlighed, skal jeg."

„Styrmand Høj! Styrmand Høj!" kaldte Helga oppe fra Halvdækket. „Onkel vil tale med Dem."

Styrmanden slap sit Tag i Manden.

„Se saa at faa det bort! Og Gud naade Dig, hvis det ikke er fuldstændig rent til efter Middag! Har Du forstaaet?"

Det havde Manden; men han spyttede og spruttede Forstaaelsen ud og løb forefter, som om der var Ild i Hælene paa ham.

Styrmand Høj fandt hverken Kaptajnen eller Helga paa Halvdækket. Han spurgte ned gennem Skylighet; men Kaptajnen vilde ikke tale med ham og havde heller ikke bedt nogen kalde paa ham. Og da Styrmand Høj fik den Besked, kløede han sig betænkelig bag Øret, og hans Bryn trak sig sammen.

(Fortsættes i næste Nr.)

Fuldskipet »Coply« af Fanø



DA jeg i „Vikingen“ Nr. 2 1945 i en Artikel af Herr Redaktør L. Ingemann ser, at Fuldskipet „Coply“ af Fanø skulde være forlist i 1900, maa det sikkert bero paa en Fejltagelse, idet jeg 5. Maj 1905 i Waterford i Irland blev forhyret som Matros i nævnte „Coply“, Kaptajn var F. Struckmann. Jeg var om Bord i 2 Aar, idet vi ikke var i Europa i den Tid. Jeg blev afmønstret i Dublin sidst i April 1905. — „Coply“ var bygget i Liverpool i 1881 og lastede ca.

2750 Tons. Den blev solgt i Antwerpen i Maj 1911, antagelig til Ophugning.

„Coply“ var den Gang, jeg var om Bord, det største Sejlskib, vi havde i Danmark, og var en meget fin Sejler. Vi opnaaede i denne Tid at gøre Jorden rundt Øst over inden for det samme Aar, og da der samtidig var Skudaar, opnaaede vi saaledes 368 Dage i et Aar, hvilket ikke er helt almindelig med Sejlskibe.

Jacob Møller, Løgstør.

Haandværkerprøve

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i Februar afholdte Haandværksprøve var indstillet 40 Eksaminander; heraf mødte 39, hvoraf 38 bestod.

D/s DRACO

Korresponderende
Reder:

R. Fischer-Nielsen

Amaliegade 35 B

Telf. Palæ 5906

D/S **PACIFIC**

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

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

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



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

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 FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark

Mystiken om La Perouse - den franske Vitus Bering

FØR Krigen udkom i Frankrig et nyt Frimærke med Portræt af Frankrigs store Opdagelsesrejsende, Geolog og Videnskabsmand *La Perouse*.

Portrættet ses paa Baggrund af en Globus og er flankeret af to Fregatter. — Forneden i højre Hjørne læser man Indskriften: ALBI 1741 — VANIKORO 1788.

Men hvem var da La Perouse, siden man hædrede hans Minde med Udgivelsen af et Frimærke mere end 150 Aar efter hans Død — ligesom vi herhjemme nylig har hædret Vitus Berings Minde? Mange Parisfarere vil ligeledes sikkert kunne huske den meget eksklusive Restaurant La Perouse paa venstre Seinedred — et andet Bevis paa fransk Vilje til ikke at glemme sin Bering.

I Virkeligheden fortæller det nye Frimærke os en hel Del. Det viser Billedet af en dristig, uforfærdet Søfarer, medens Globusen symboliserer hans Virkefelt — de store Verdenshave — som dengang endnu var omgivet af megen Mystik. Fregatterne forestiller „La Boussole“ og „L'Astrolabe“ med hvilke La Perouse foretog sin eventyrlige Rejse, og hvis gaadefulde Forsvinden det aldrig er lykkedes at faa fuldt opklaret.

Indskriften forneden i Mærkets højre Hjørne viser, at La Perouse er født i Albi, en lille sydfransk By, for to hundrede Aar siden, og at han, saavidt man har faaet oplyst, døde paa Vanikoro i 1788. Vanikoro er en lille Ø i Santa Cruz Gruppen i det vestlige Stillehav — samme Sted hvor „Monsunen“ gik sin Skæbne i Møde.

La Perouses eventyrlige Tilværelse begyndte allerede i 1759, da han som 18-aarig Knøs under et Søslag blev saaret og som Fange ført ombord paa „Formidable“, da det blev erobret af Admiral Hawke. Under Krigen med England 1778—83 tjente han med Udmærkelse i forskellige Dele af Verden — især paa Østkysten af Canada og i Hudson Bugten, hvor han erobrede Forterne „Prince of Wales“ og „York“.

Imidlertid havde den franske Regering faaet Nys om, at visse Øer i det uudforskede, sydlige Stillehav vist nok gemte værdifulde Mineraler, som det nok var værd at forsøge at hente hjem. Man ønskede ogsaa Oplysninger om Hvalfiskeriet i disse Farvande, om Pelshandelen i Nordamerika og om de fjerne ukendte Kyster af det nordvestlige Amerika og nordøstlige Asien — om Salomonsøerne og Havene omkring Kina og Japan.

Det blev La Perouse, der fik overdraget at udføre denne lange og farefulde Rejse, hvis gaadefulde Ende-

ligt kun Melanesiens vilde Kannibalstammer kunde have formaaet at kaste Lys over.

Den 1. August 1785 sejlede han ud fra Brest med to Skibe, „La Boussole“ under Kommando af ham selv og „L'Astrolabe“ under de Langle. Efter næsten 11 Maaneders Sejlads naaede Ekspeditionen syd om Kap Horn velbeholdent Mount St. Elias i Alaska. Efter at have gjort forskellige Optegnelser her tvang daarlige Vejrforhold La Perouse til at forlade disse Egne og søge syd paa. Man anløb Hawaii, opdagede Øen Necker Island og naaede endelig i Januar 1787 Asiens Fastland ved Macao — 40 engelske Mil fra det nuværende Hongkong.

I de følgende Maaneder krydsede de dristige Søfarere rundt i det østkinesiske Hav, anløb Philippinerne, Japan, Korea og Kina. Næsten overalt mødte man Mistro, Ugæstfrihed eller direkte Fjendskab. Det kom til mangen en Bataille. Datidens Søfolk yndede at afgøre en lille Forvikling paa deres egen Facon fremfor langvarige diplomatiske Forhandlinger. Alligevel opnaaede La Perouse i disse Farvande meget værdifulde videnskabelige Resultater — de bedste paa hele Togtet.

Nu gik det atter mod Nord. I Slutningen af Juli samme Aar ankrede Skibene op i en Bugt nær det nuværende Wladivostok. Kort efter fandt La Perouse det Stræde mellem Øerne Sakhalin og Yezo, som endnu bærer hans Navn.

Endelig i September naaede Ekspeditionen op til Petropavlovsk i Kamchatka, hvor man efter særlig Ordre fra den russiske Kejserinde Catharina II blev vel modtaget. Længere nord paa naaede La Perouse ikke, omend han efter den franske Regerings Ønske ogsaa skulde have forsøgt gennem Bering-Strædet at finde Nordvest-Passagen — en Opgave, som Cook faa Aar i Forvejen uden Held havde forsøgt at løse. Nordvest-Passagen, d. v. s. Søvejen nord om Amerika, blev i øvrigt først definitivt gennemsejlet med eet og samme Skib af Roald Amundsen i 1903—06, efter at Mænd som Davis, Hudson, Baffin, Mc.Clure, Sverdrup og flere andre først havde indhentet vigtige Oplysninger om Archipelaget.

Imidlertid havde La Perouse sendt sin Tolk, Lesseps, hjem til Frankrig over Land tværs gennem Sibirien med Kort og Optegnelser. I Begyndelsen af December 1787 naaede man ned til Manua i Samoa-gruppen. Her blev de Langle og 10 Mand af „Astrolabe“s Besætning myrdet af den indfødte polynesiske Befolkning. Videre anløb man Tongaerne og

Norfolk Island mellem Ny Caledonien og Ny Zeeland, inden Ankrene omsider fandt Bund i Botany Bay, syd for det nuværende Sydney — samme Sted hvor Cook 18 Aar i Forvejen første Gang betraadte det australske Fastland.

Herfra skrev La Perouse i Februar 1788 sit sidste Brev til den franske Marineminister, og herfra lagde de gamle, stolte Fregatter ud paa deres sidste Rejse for at gaa en Skæbne i Møde, der siden da har været indhyllet i tæt Mystik. Ganske vist fandt den engelske Kaptajn i 1827 paa Øen Vanikoro, nord for Ny Hebriderne, nogle Vragrester og forskellige Efterladenskaber, som man fastslog maatte stamme fra La Perouse, men hvilken Skæbne der ellers er overgaaet Besætningen, vil antagelig til evig Tid forblive i det Uvisse.

Hakon Mielche, der selv har opholdt sig paa Vanikoro, omtaler kort La Perouse i sin Bog „Monsunens sidste Rejse“ og skriver:

„Men oppe paa Malaita, den store Ø, som ligger over tre Hundrede Sømil fra Vanikoro, har de Indfødte et ældgammelt Sagn om en lyshudet Mand med et langt, hvidt Skæg, der kom ridende ind fra Havet paa en Planke, og som blev æret og agtet i de vilde Stammer, til han døde. Meget af alt dette er vel Gætteværk, men sandt er det, at man indtil for ganske nylig har kunnet finde Relikvier fra La Perouses Tid, og paa den lille Ø Tucopia, der ligger alene i Oceanet et Hundrede Sømil fra Vanikoro, gik en Høvding med Hæftet fra La Perouses Sølvdaggert som et Smykke paa Brystet. Det havde han erhvervet sig paa en Rejse til Vanikoro.“

Svend O. Madsen.



3rd mst. Barkentine „Karoline Koch“ af Marstal. — Bygget i Rønne 1907 af Staal. Rr. R. T. 316. — Sænket af U-Baad i Atlanterhavet 17. August 1917 paa Rejse fra Fleetwood til Thorshavn med Salt. — Besætningen reddet paa 1 Mand nær.

Læs

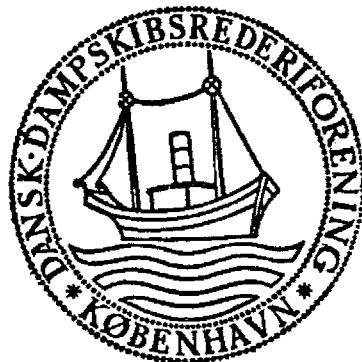
Sejl OG *Motor* — det fuldendte Sejlsportsblad
spørg Deres Bladhandler

Frå Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. April 1945



Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa
 D/S Actio, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Ala
 Anders 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 Bogserselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimland
 D/S Hetland
 Rhederi M. Ibsen, A/S, Aabenraa
 J. Gøtfred 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 Solnæs
 A/S Det store Nordiske Telegrafskib
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen.
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitcers Bjergvagns-Entreprise
 Svitcers Bugserafdeling
 D/S Torm
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendilla
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Skibes Stabilitet

III. Flydende Genstandes Stabilitet.

Spørgsmaalet om en flydende Genstands Stabilitet er i Virkeligheden ganske det samme som Spørgsmaalet om Stabiliteten af en Genstand, der hviler paa et fast Underlag. Stabiliteten er i det ene som i det andet Tilfælde den Modstand, Genstanden yder mod at blive krænget til Siden.

Stabiliteten kan bestemmes paa ganske samme Maade som forklaret i Kap. II, naar Genstanden hviler paa et fast Underlag. Fig. 13 viser en Genstand krænget af en horisontal Kraft K derved, at en Line er fastgjort til Stangen A_1C og ledet over en Skive N , hvorefter en Vægt K er ophængt i den. Hvis en saadan horisontal Kraft virker paa en helt frit flydende Genstand, vilde den ikke alene foraarsage, at Genstanden krængedes, men ogsaa at den flyttede sig i Retning af Skiven N . Det er derfor nødvendigt at anbringe en Line AO , der forhindrer, at Genstanden bevæges i Retning af N , naar Kraften K virker. Genstanden kan nu krænges, og Krængningskraften er, ganske som hvad Tilfældet var for Genstande paa fast Underlag, K multipliceret med AC_1 , den vertikale Afstand

mellem den Line AO , der fastholder Genstanden, og den Line, gennem hvilken Kraften K virker.

For at faa Oversigt over de forskellige Faktorer, der har Indflydelse paa en flydende Genstands Stabilitet, er det hensigtsmæssigt at undersøge Stabiliteten af almindelige Træklodder af forskellige Former paa samme Maade, som det lod sig gøre for Genstande hvilende paa et fast Underlag.

Lad Fig. 14 fremstille en Træklodder i Lighed med den vist i Fig. 7, men flydende paa Vandet. Man kan nu igen bestemme Stabiliteten ved at frembringe et Træk (K) i den vandrette Line fæstet til Stangen AB . Som nævnt er det dog nødvendigt, at der anbringes en horisontal Line CO , der hindrer Klodsen i at flyde til Siden paa Grund af Trækket i Linen ved B . Efterhaanden som Krængningerne finder Stød maa det passes, at Linerne forbliver vandrette. Genstan-

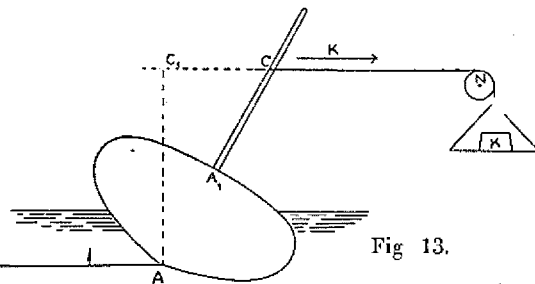


Fig. 13.



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

dens Stabilitet bliver da ved hver Krægningsvinkel Produktet af Trækket K i Linen og den lodrette Afstand mellem de to Liner.

Klodsens kan bekvemt krænges til Vinkler paa 5° , 10° , 15° etc. og den til hver af disse Krægningsvinkler svarende Stabilitet bestemmes. Det vil, som naar Genstanden hviler paa et fast Underlag, vise sig, at

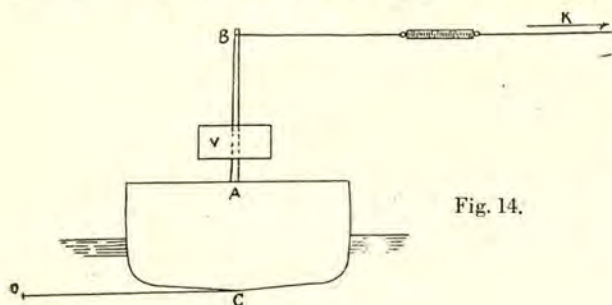


Fig. 14.

Trækket, der er nødvendigt til at foraarsage Krængning, vil øges, til en vis Krægningsvinkel er naaet. Man vil derefter kunne fortsætte Krængningen med stadig mindre og mindre Træk. Genstandens Stabilitet faar med andre Ord ved en vis Krægningsvinkel et Maximum.

Har man bestemt Krægningskraften for de forskellige Krægningsvinkler, kan man tegne Stabilitetskurven for den omhandlede Klods. Lad den være som AOP Fig. 15, naar Vægten er anbragt som i Fig. 14. Vil man finde, hvilken Virkning det har paa Stabiliteten, at en Del af Genstandens Vægt sænkes, saa kan man sænke V og derefter igen krænge Klodsens. Man vil da finde, at Stabiliteten er forøget, og at Stabilitetskurven AO_2P_2 derfor nu ligger over den tidligere bestemte AOP. Hvis man paa den anden Side hæver Vægten V og saa bestemmer Stabiliteten, vil man finde, at den for alle Krægningsvinkler vil blive mindre, og Stabilitetskurven AO_1P_1 vil derfor i dette Tilfælde ligge under AOP. En flydende Genstands Stabilitet bliver saaledes forøget, naar en Del af dens Vægt sænkes og formindsket, naar en Del af dens Vægt hæves, ganske som Tilfældet var, naar Genstanden hvilede paa et fast Underlig.

Hvis man bestemmer Stabiliteten af den samme

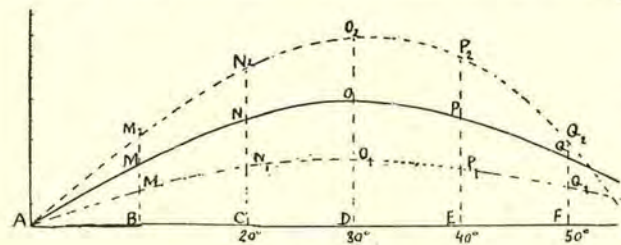


Fig. 15.

Klods paa et fast Underlag og flydende, vil man finde, at Stabiliteten i det sidste Tilfælde vil være meget mindre end i det første. Hvis altsaa Stabilitetskurverne i Fig. 8 og Fig. 15 var tegnet i samme Maalestok, saa vilde de i sidste Tilfælde være meget lavere end i det første. Det er imidlertid i Regelen bekvemt at vælge en saadan Maalestok for Stabilitetskurver, at de virkelige Længder, der maales mellem AE og Kurven ANP bliver af passende Størrelser, hverken for store eller for smaa. For at opnaa dette gøres den vertikale Maalestok større, naar Stabiliteten er mindre, og omvendt mindre, naar Stabiliteten er større. De i Fig. 15 viste Stabilitetskurver kan saaledes repræsentere en meget mindre Stabilitet end de i Fig. 8 viste.

Laver man en ny Klods (Fig. 16) af samme Længde som den i Fig. 14 viste, men af mindre Bredde i Forhold til Dybden, saa kan man ogsaa bestemme Stabilitetskurven for dette Tilfælde.

Lad Stabiliteten af den i Fig. 14 viste Klods være som vist med Kurven ANP Fig. 17. Stabiliteten af den i Fig. 16 viste Klods med mindre Bredde og større Dybde vil da blive som AN_1P_1 Fig. 17. Hvis man bestemte Stabiliteten for en Klods af større Bredde og mindre Dybde end den i Fig. 14 viste, vilde Stabilitets-

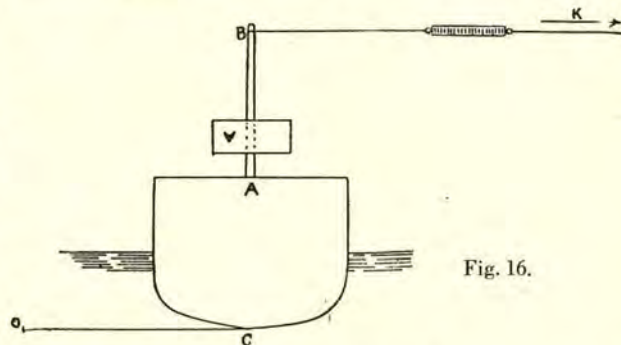


Fig. 16.

kurven vise sig at være som AN_2P_2 Fig. 17, det vil sige, en flydende Genstands Stabilitet forøges ved, at Bredden forøges i Forhold til Dybden, og formindskes, naar Bredden reduceres i Forhold til Dybden.

For at undersøge, hvilken Indflydelse selve Størrelsen af en flydende Genstand har paa dens Stabilitet, kan man i Stedet for den i Fig. 14 viste Klods lave en, der er af samme Form, men større. Man vil da, hvis Stabilitetskurverne bestemmes for begge Tilfælde, finde, at Stabiliteten af den større Klods for alle Krægningsvinkler vil være større end den mindres, og at Forøgelser er forholdsvis den samme for alle Krægningsvinkler. I Overensstemmelse hermed vil man finde, at Stabiliteten, hvis Klodsens var lavet mindre, vilde blive reduceret for alle Krægningsvinkler. Stabilitetskurverne vil saaledes være af samme Karakter for alle Genstande af samme Form uanset Genstandens Størrelse.

D/s JUTLANDIA

Ny Toldbodgade 5

København

Telf. 8192

Det er af Interesse at faa Op-lysning om en flydende Genstands Stabilitet, naar den selv bærer en frit flydende Vædske. Lad Fig. 18 vise den samme Klods

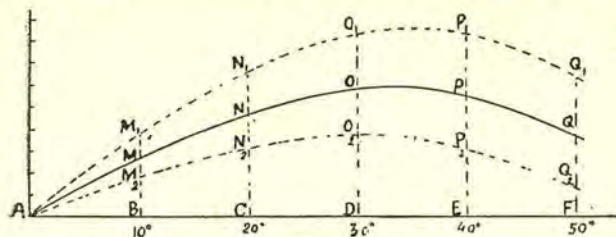


Fig. 17.

som Fig. 14, men lad der være et Rum ovenpaa den, som kan fyldes med Vand af samme Vægt som V paa Klodsen i Fig. 14.

I Fig. 19 er Stabilitetskurven ANO den samme som ANO Fig. 15. Bestemmes saa Stabilitetskurven for den i Fig. 18 viste Klods med Vand i Rummet over Klodsen, vil man finde, at Stabiliteten vil blive mindre, end naar Vægten V er en fast Genstand. Stabilitetskurven vil blive som AN₁O₁ Fig. 19. Vand med fri Overflade og som derfor, naar Krængning finder Sted, kan flyde fra den ene Side af en Genstand til den anden, vil altid have en meget stor Reduktion af Genstandens Stabilitet til Følge. Formindskelsen vil blive større, jo større den frie Overflade af Vandet er i baade Længde og Bredder, men Bredden har størst Indflydelse. Hvorledes Længden og Bredden af den frie Overflade af Vandet influerer paa Stabiliteten, kan bestemmes ved, at Stabilitetskurven bestemmes for en Klods med forskellige Længder og med forskellige Bredder af Vandrummet. Deles Vandrummet i to ved en vandtæt Afdeling midt imellem de to Sider, kan Vandet ikke flyde fra den ene Side af Klodsen til den anden, men kun fra den ene Side til Midten og fra Midten til den anden Side. Bestemmes Stabilitetskurven for dette Tilfælde, vil man finde, at den vil blive som AN₂O₂ Fig. 19. Stabiliteten er med andre Ord meget

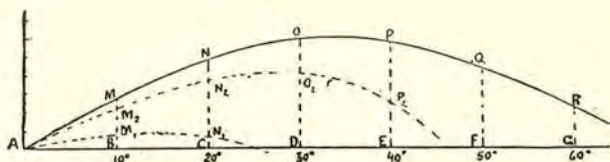


Fig. 19.

den Krængningsvinkel, for hvilken de forskellige Genstandes Stabilitet opgives til en Grad og at kalde den til denne svarende Stabilitet for Genstandens Stivhed. Den bestemmes som for Genstande, hvilende paa fast Underlag, ved at Stabiliteten bestemmes for en mindre Krængningsvinkel. Stabilitetens Størrelse divideret med Krængningsvinklens Størrelse i Grader er Genstandens Stivhed. Er den bestemt, kan man let beregne, hvad Stabiliteten er ved en hvilken som helst mindre Krængningsvinkel, idet den er Produktet af Stivheden og Krængningsvinklens Størrelse maalt i Grader. Er saaledes Stivheden f. Eks. 8 Meterton, saa er Stabiliteten ved en Krængningsvinkel paa 2° 16 Meterton.

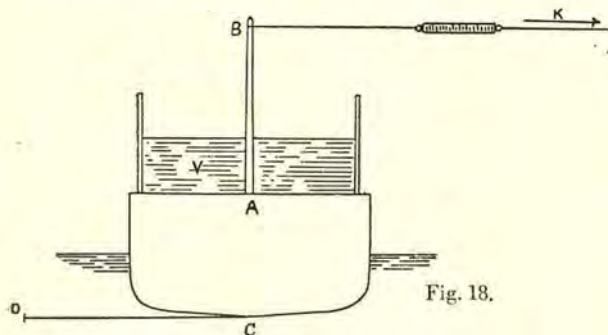


Fig. 18.

større, end naar denne Afdeling i Vandrummet ikke findes, men dog en Del mindre, end naar der er anbragt en fast Vægt paa Klodsen i Stedet for Vandet.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.



Vort Varemærke er Garanti
for de bedste Skibsfarver.

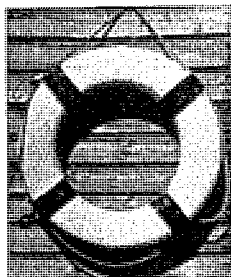
Redningskrans af ny Konstruktion

Den almindelige Korkmangel har ogsaa for Søfarten voldt Vanskeligheder, idet Materiale til nye Redningskranse ikke har været til at skaffe i meget lang Tid.

Efter længere Tids Eksperimenter er det nu lykkedes Mazantis Værft i Odense at fremstille en Redningskrans, der er fuldt paa Højde med Redningskranse af Kork. Den vejer kun 6 kg, er stærkere og har længere Levetid.

Den er fremstillet af Træ efter en mønsterbeskyttet Metode, er sammenlignet og hul, beklædt med Lærred og malet baade indvendig og udvendig, saa den er modstandsdygtig mod al Slags Vejr.

Redningskransen er prøvet, godkendt og anbefalet af Statens Skibstilsyn.



A/s Det østasiatiske Kompagni

har udsendt Regnskabet for 1944.

Kompagniets Hovedsæde har vedblivende ikke modtaget Regnskabsoplysninger fra Udlandet, og Regnskabet er derfor opgjort med det i de senere Aar sædvanlige Forbehold og giver kun et ufuldstændigt Udtryk for Kompagniets Stilling.

Den 19. December blev der forøvet Attentat mod Kompagniets Hovedkontor, som blev totalt ødelagt ved Brand. Da Skaden ved Regnskabets Afslutning endnu ikke er vurderet og Assurancesummen for Bygning og Inventar som Følge deraf ikke fastlagt, er der ikke foretaget nogen Ændring i de bogførte Værdier.

Driftsresultatet for Aaret inklusive Afskrivninger er

opgjort til et Tab paa Kr. 3604124, hvorfra gaar Overførslen fra i Fjor Kr. 623515. Det foreslaas at overføre Kr. 4000000 fra det ekstra Reservefond, som vil dække det ovennævnte Tab og efterlade en Fremførsel i ny Regning paa Kr. 1019390, hvoraf der vil være at afholde Bidrag for 1944 til Krigsforsikringen for Løseøre, herunder oplagte Skibe, som kalkuleres til mellem 800000 og 900000 Kroner.

Kompagniets Flaade er uforandret ved Udgangen af 1944 og bestaar af 13 Motorskibe med en Bruttotonnage af 99356 Tons og 128760 Tons Dødvægt, hvoraf 5 Skibe stadig formodes at sejle under fremmed Kontrol. Med Hensyn til Kompagniets 6 Nybygninger er Forholdet ogsaa uforandret.

Kompagniets Status ultimo 1944 balancerer med Kr. 212479335.

Pensionsfondets Formue er pr. 31. December Kr. 19419856.

Husk at forny Deres Abonnement

Sømandshøjskolen i Svendborg

har udsendt Aarsberetning for 1944.

I Skoleaaret har der været to Hold med ialt 78 Elever. Trods Dyrtiden er Sømandshøjskolen kommet Aaret økonomisk godt igennem. Den staar i Dag som et smukt og værdigt Vidnesbyrd om Broderkredsens Indsats, Ansvar, Forstaaelse og Kærlighed til den danske Sømandsstand.

Øvelsesskibene „Arken“ og „Neptun“ har ydet god Tjeneste ved Undervisningen. De unge ynder i særlig Grad at faa en rask Tur med „Neptun“ ud over Svendborgsund.

Formand for Skolens Bestyrelse er Kaptajn Paul Nielsen, København, medens L. Bollerup Sørensen er Forstander.

Skolen faar Tilskud fra Staten, der ogsaa yder Eleverne Tilskud til Opholdet. Løvrigt opretholdes Arbejdet ved Tilskud fra indenlandsk Sømandsmission og ved Gaver fra Private og forskellige Institutioner, Legater etc.

Der bruges ikke ensartet Uniform, men Eleverne benytter som i Skibe hvad Tøj de har, en blaa strikket Trøje og Gymnastisksko er det eneste ufravigelige. Sengetøj og Haandklæder medbringes.

**Vi holder
os til**



**ESBJERG TOV-
VÆRKSFABRIK A/S**

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Elektrisk Svejsning af Skibe

set fra et konstruktivt Synspunkt

Ved Elektriska Svejsningsaktiebolagets („Esab“) Ingeniørmøde i Göteborg i 1944 holdt Civilingeniør Eril Haggström, Eriksbergs Mek. Verkstads A.-B., Göteborg, et Foredrag med ovenstaaende Titel, gengivet i „Esab“s Tidsskrift „Svetsaren“, fra hvilket vi gengiver nedenstaaende med Firmaets Tilladelse.

Indenfor Skibsbygningen foregaar der en stadig Udvikling. De gamle Træskibe blev efterhaanden erstattet af Jernskibe, som senere afløstes af Staalskibe. Det var ganske naturligt, at Konstruktionen af de første Jernskibe i høj Grad var paavirket af Materialefordelingen og den sædvanlige Praksis ved Bygningen af Træskibene. Udviklingen er senere gaaet mod en bedre Tilpasning af Konstruktionerne til det nye Materiale og Arbejdsformer. For at ikke den samme Udvikling skal gentages, er det af stor Vigtighed, at Konstruktøren ved Udformningen af Konstruktionerne til svejsede Skibe fuldstændig frigør sig fra Tanken paa de Udførelsesmaader, som er baseret paa Nitning som Forbindelsesmiddel mellem Skibets enkelte Dele.

Det er først i de senere Aar, elektrisk Svejsning er blevet mere almindelig anvendt til Bygning af Skibe. Klassifikationsselskaberne hindrede i lang Tid Udviklingen, idet de vægrede sig ved at godkende Svejsning til Samling af Skibes enkelte Dele. Da de endelig lod sig rokke i deres Konservetisme og opgav deres tidligere Stilling til Svejsningen, gik Udviklingen saa meget desto hurtigere paa Grund af de Erfaringer, som var indvundet indenfor andre Industrier paa Svejseteknikens Omraade.

Man kan med Rette sige, at den elektriske Svejsning har bevirket intet mindre end en Revolution i Skibsbygningen. Der kan blot erindres om, hvad det er lykkedes Amerika at præstere af Skibsbygning, som det ikke mindst vigtige Led af Krigsanstrengelserne. Det vilde næppe have været muligt at fremskaffe de næsten fantastiske Tal paa nybygget Tonnage, som der tales om, hvis ikke Svejsningen havde kunnet anvendes i den Udstrækning, det er sket, da det, selv om det lyder mærkeligt, ikke desto mindre er rigtigt, at det er lettere at uddanne Svejsere end Nittere. For imidlertid rationelt at kunne udnytte Svejsningen er det imidlertid nødvendigt, at Konstruktøren har et indgaaende Kendskab til Værftets Hjælpemidler hvad angaar Behandlingen, Transporten og Samlingen af Materialet og for Ledelsen at planlægge Omlægningen af Driften og tilpasse den til formaalstjenlige og moderne Svejsemetoder. Det sidste er det ikke mindst vigtige, da man ikke kan forlange, at de Fremgangsmetoder, som er rationelle ved Fremstilling af nittede Skibe, uden videre skal passe til Bygningen af svejste Skibe.

En Konstruktørs fornemste Maal bør være at udføre sin Konstruktion saaledes, at den med den mindst mulige Bekostning paa bedste Maade opfylder de Krav, som stilles til den. Derfor rejser de Spørgsmaal sig: Kan det betale sig at gaa bort fra de gamle Nittemetoder, som har staaet deres Prøve gennem mange Aar, og hvorfor har Svejsninger vundet saa stærkt

frem? Ja, det beror naturligvis derpaa, at den har saa mange Fordele, hvoraf her skal nævnes en Del.

Først og fremmest kan man sige, at det er unaturligt først at lokke en Mængde Huller i Staalaterialet for siden at fylde disse Huller ud med Nagler. Det gælder særlig, naar der er Tale om vandtæt Arbejde. Kan man undgaa de Aarsager til Lækage, som lækkende Nagler og daarlige Anlæg ved Overlapninger etc. er, saa maa det være en stor Fordel. Man kan sammenligne Nagleforbindelser med Sammenføjringer af to Stykker Tøj i en Symaskine og Svejsningen med Sammenlimningen af to Stykker Træ.

En Fordel er den Vægtbesparelse, man kan opnaa ved Svejsning. For at samle to paa hinanden vinkelrette Plader maa man ved Nitning anvende Vinkler, og er der Tale om at fastgøre for Eksempel et Spant til Klædningen, maa det have en Flange, som ligger an mod Klædningen. Vinklen og Spanteflängen kan helt undværes ved Svejsning. Noget lignende bliver Forholdet med Sammenføjringer af Plader i samme Plan. Alle Overlapninger og Stødplader kan undværes, naar Pladerne svejses Kant i Kant. Hvad det betyder i Vægtbesparelse, kan enhver regne ud. Man behøver blot at tænke paa de baade 3- og 4-dobbelte Stødforbindelser, som Klassifikationsselskaberne fordrer i visse langskibs Forbindelser for nogen unde store Skibe, for at indse, at der kan opnaas betydelige Vægtbesparelser. I dette Sammenhæng bør man erindre om, at det for en Konstruktør ved første Øjekast synes naturligt, at da en nitted Forbindelses Styrke kun andrager 60—80 pCt. af det homogene Materiales Styrke udenfor Samlingen, medens en Svejsnings Styrke praktisk talt er 100 pCt., burde en Reduktion af Pladetykkelsen ved svejste Langskibs Forbindelse kunne opnaas, saa Styrken af Plader svarer til den nittede Forbindelses. Saa simpelt er Sagen imidlertid ikke. Den nittede Forbindelse har ved Overlapningen af Pladerne en vis Stivhed, og det har i Praksis vist sig, naar et Skib udsættes for langskibs Paavirkninger i Søgang, at det er sjældent, at Stødene i f. Eks. Barkholtsrang eller Stringerplade giver efter, uden der sker noget særligt, og Pladerne brister ikke udenfor Stødene, fordi de er svagest der, men fordi de

Svendborg
Skibsværft A/S

Telf. 269 (2 L)

har Tendens til Formforandringer, naar de udsættes for alt for store vekslende Træk- og Trykspændinger. Stødenes Stivhed modvirker disse Formforandringer. Klassifikationselskaberne tillader derfor heller ikke nogen Reduktion af Pladerne paa disse Steder.

Hvor stor en Vægtbesparelse, man kan opnaa ved Overgang fra nittet til helt svejst Konstruktion, afhænger selvfølgelig af Konstruktørens Udnyttelse af Mulighederne, derved kommer Dygtigheden og Erfaringerne samt Evnen til at se bort fra de traditionelle Konstruktioner frem. Det gælder om at tilpasse Konstruktionerne med Hensyn til det mest formaalstjenlige med Udnyttelse af Svejseteknikken. Det kan imidlertid nævnes, at ved bedste Konstruktioner i en Lastbaad er det muligt at opnaa en Vægtbesparelse paa 10 à 15 pCt. af Staalvægten. For Tankbaade kan den naa op til 15 à 20 pCt.

Udgifterne til et Skib kan deles i Udgifterne til Materialer, Udgifter til Lønninger samt Omkostninger. Tager man Skroget for sig, bestaar det hovedsagelig af Valsemateriale, og Udgiften hertil beror i høj Grad paa den Pris, hvortil det kan købes, og paa de Arbejdsudgifter, der maa udlægges for Samlingen af det. Naar man betænker, at Indkøbsprisen under de nuværende Forhold er 3 à 4 Gange saa stor som Arbejds-lønnen, saa indser man let, at en Vægtbesparelse procentvis betyder meget mere for en Nedsættelse af Udgifterne end en eventuel Besparelse paa Lønudgifterne. Det kan saaledes betale sig at gennemføre en Vægtbesparelse, selv om Arbejdslønnen derved skulde blive noget større. Nitning har været anvendt til Skibsbygning gennem lange Tider, og det er klart, at man i den Tid har kunnet gennemføre mange arbejdssparende Metoder, der har bragt Omkostningerne ned. Der skulde maaske endnu kunne være noget at tjene paa dette Omraade, men stort set ligger Arbejdsmetoderne fast. Med Svejsning ligger Forholdet helt anderledes. Den har ikke været anvendt i lang Tid til Skibsbygning, og dens nuværende Stade svarer nærmest til Nitningens Barndom. Man kan derfor regne med, at der endnu er meget at tjene ved Forbedring af Svejsemetoderne, som for Tiden er i kraftig Fremgang. Der kan blot erindres om de Anstrengelser, der gøres for at nedbringe Tiden for Svejsningen bl. a. ved at anvende sværere Elektroder, som formindsker Antallet af Svejstrengte i Fugen, og gennem Indførelsen af stadig forbedrede Svejsemaskiner. I Øjeblikket mener man sikkert paa Værfterne, at Svejsningen i ren Arbejds-løn koster noget mere end Nitning. Da Trykluft til Nitte- og Stemmehamre er meget uøkonomisk i Anvendelse, saa vil Svejsningen sikkert i det lange Løb rent økonomisk vil vise sig fordelagtigere end Nitning.

Den direkte Besparelse i Staalvægten er imidlertid ikke det eneste, der vindes. Hvis det gælder om at konstruere et Skib med en vis Dødvægt og en bestemt Fart, kan ved Anvendelse af Svejsning ogsaa opnaas indirekte Vægtbesparelser. Ved at spare Staal ved Svejsning reducerer man Forholdet mellem Staalvægten og Dødvægten, som atter medfører, at man kan formindskes Skibets Displacement og derfor dets Dimensioner for en bestemt Fyldighed. Med et mindre Displacement følger en mindre Maskinkraft til Fremdrivning med en bestemt Fart, og man kan faa et mindre Maskin-anlæg. Tager man desuden Hensyn til, at man behøver

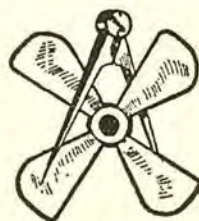
en mindre Maskinkraft for en given Fart, naar Stød- og Naadoverlæg ikke findes i Undervandsskibet, saa indser man, at der ogsaa herigennem findes Muligheder for Vægtbesparelser. Med givne Dimensioner af Skibet, given Fyldighed og givet Maskineri kan man paa den anden Side ved at anvende Svejsning i Stedet for Nitning give Rederen større Dødvægt og højere Fart, hvilket i de fleste Tilfælde hilses med Glæde.

Hvis man vil tale om Ulemper ved elektrisk Svejsning, saa maa de nærmest henføres til de Spændinger, som opstaar i Konstruktionerne paa Grund af Krymp-Tendens til at forøge Spændingerne paa Materialet og at frembringe større eller mindre Buler og Indtrækninger ved Svejsstedet. De indre Spændinger kan mindskes ved passende Fremgangsmaader under Svejsningen dels ved Udformningen af selve Svejsningen og dels ved den Rækkefølge, hvori Svejsningerne foretages. Meningerne er delte vedrørende de indre Spændinger. Der synes dog at være en almindelig Opfattelse af, at Spændingerne under Skibets Arbejden i Søen har en Tendens til at reduceres, Euler og Indtrækninger kan afhjælpes ved Retning, men det er kostbart og bør undgaaes saa længe som muligt.

Hvilke Synspunkter skal da Konstruktøren tage i Betragtning ved Udarbejdelsen af sine Konstruktioner?

Konstruktørens første Opgave er at gøre sig klart, hvorledes Svejse-spændingerne indvirker paa Skibets Styrke, dels paa hele Skibet som saadant, dels paa Skibets enkelte Dele. Dr. Tutin i England viser i en Artikel paa en letfattelig Maade, hvad der sker ved Indførelsen af Svejse-spændinger under den sædvanlige Udførelse af Svejsearbejdet. Almindeligvis begyndes Svejsningen i Bunden af Skibet og fortsættes op til øverste Dæk. Den afsluttende Svejsning der har en Tendens til at fremkalde en termisk Sammentrækning der. De øvrige Dele af Skibet er da allerede svejst og har indtaget sine endelige Stillinger. En termisk Sammentrækning af øverste Dæk har bl. a. til Følge, at en Sammentrykning frembringes i det andet Dæk, som kan være farlig, selv om ingen andre Paavirkninger optræder, og som i Forening med de normale Bøjnings-paavirkninger i Søgang eller til og med i roligt Vand kan forårsage Brud. Men kan derfor konstatere følgende:

- 1) Indre Svejse-spændinger i øverste Dæk adderes til Arbejds-spændingerne under Kolløftning.
- 2) De ved den termiske Sammentrækning i øverste



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinist - 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)

Dæk fremkaldte Trykspændinger i andet Dæk forhindrer dette Dæk i at optage Trækspændinger ved Køl-løftning, seaa længe der ikke er opstaaet tilstrækkelig stor Nedbøjning.

3) Virkningen af de indre Trykspændinger i andet Dæk giver en Forøgelse af Trækspændinger i det øverste Dæk. Indtil disse Trykspændinger i andet Dæk reduceres til 0, maa Skibet derfor betragtes som enkelt-dækket med Hensyn til dets Modstandsevne mod langskibs Nedgøjninger.

4) De indre Spændinger i andet Dæk søger at frembringe Bukling af Dækket, som, hvis de fremkommer, sandsynligvis i langskibs Retning vil falde sammen med Stedet for de indre Spændinger i øverste Dæk. Den tydelige Tendens, som Enderne af et svejst Skib har til at løfte sig under Bygningen, er en Følge heraf og viser Størrelsen af de Kræfter, der her er Tale om.

5) Overførelsen af Spændingerne fra øverste Dæk til Klædningen forøger den Belastning, som maa bæres af Forbindelsen mellem Barkholtsrangen og Stringeren, hvorfor man ved Dimensioneringen af Svejsfugerne i denne Forbindelse maa tage Hensyn til den største Belastning under Kølløftning.

6) Reaktionsspændingen i Dobbeltbunden bliver under normale Forhold meget mindre end Aktions-spændinger i øverste Dæk, og det kan derfor forventes, at Dobbeltbunden vil virke tilfredsstillende baade under Kølløftning og Kølsækning.

7) Øverste Dæk kan ikke ved Kølsækning modvirke Sammentrykning, før Trækspændingen er reduceret til 0.

8) Den neutrale Akse vil i Søgang svinge vertikalt, om Amplituden for Svingningen bestemmes af Størrelse af Aktions- og Reaktionsspændingerne.

Det er saaledes vigtigt at undgaa indre Spændinger i Konstruktionen, og det er vigtigt for Konstruktøren at udforme sin Konstruktion under Hensyn hertil. I en rigtig Konstruktion maa man søge at undgaa Risikoen for ved en vis Fremgangsmaade ved Svejsningen at fremkalde indre Spændinger. Det kan f. Eks. gøres ved at indføre en eller flere nittede tværskibs Forbindelser Skibet rundt. Man kan ogsaa foreskrive, at Pladerne i Stødene skal drives fra hinanden før Svejsningen. Derved indføres Trykspændinger, som neutraliseres gennem Trækspændinger ved Svejsningen.

Et bekendt Tilfælde af Brud paa Grund af indre Spændinger er det amerikanske Liberty-Skib „Schenectady“, som pludselig revnece og gik over paa Midten under Stilleliggen ved Kaj efter Færdiggørelsen. Den Undersøgelseskomité, som blev nedsat for at opklare Aarsagen, synes at være kommet til den Slutning, at det beroede paa indre Spændinger, dels paa Grund af daarlig Svejsning, dels paa Grund af uheldig Rækkefølge ved Svejsningernes Udførelse.

Hvad der er sagt om indre Spændinger med Hensyn til Skibet som en Helhed, gælder selvfølgelig ogsaa for Detailkonstruktioner.

Konstruktøren maa derfor sætte sig ind i, hvilke Svejsespændinger der kan opstaa ved en Konstruktion, og udføre den saaledes, at de mindst mulige Spændinger opstaa. Det kan være nødvendigt at opstille en Arbejdsbeskrivelse, som redegør for Arbejdsgangen under Svejsningen og for de eventuelle Hjælpe midler, som kan være nødvendige for at ophæve Svejsespændin-

Det er tidligere nævnt, at Konstruktøren maa tilpasse sine Konstruktioner efter Værftets Muligheder. Det er, som alle ved, det letteste at svejse vandret fra oven og ned, og Svejsninger udført paa denne Maade giver som Regel det bedste Resultat. Svejsning med Automat er ogsaa mulig ved denne Svejsning, hvilket derimod ikke er Tilfældet med lodret Svejsning eller under-op Svejsning. For at naa det bedste Resultat er det derfor at Vigtighed at konstruere Skibet saaledes, at Plansvejsning kan udføres i størst mulig Udstrækning. Det nødvendiggør paa sin Side, at saa store Dele som muligt samles og svejses paa Marken. Det medfører desuden den Fordel, at den Tid et Skib behøver at staa paa Beddingen, nedbringes meget betydeligt. De Byggetider, vi hører Tale om fra Amerika — Rekorden er 41½ Dage — fra Køllægningen til Færdiggørelsen, vilde naturligvis ikke være mulige, hvis ikke Materialet var bearbejdet og samlet i Sektioner lang Tid før Køllægningen. (Fortsættes i næste Nr.)

Stiftelsen »Georg Stages Minde«

har udsendt sin Beretning om Virksomheden i 1944.

Kaptajn Junker, der ved Aarets Udgang trak sig tilbage som Fører af Skoleskibet efter 27 Aars Tjeneste i denne Stilling, er indtraadt i Stiftelsens Bestyrelse og har overtaget Hvervet som Skibinspektør, der siden 1919 har været udført af Direktør Suenson.

Skibets hidtidige Overstyrmand J. P. Svendsen har fra 1. Januar 1945 overtaget Posten som Skoleskibets Fører. Han er Georg Stage Elev fra 1906 og blev Overstyrmand i 1918.

Samtidig er J. P. Nørgaard antaget som Overstyrmand. Han er Georg Stage Elev fra 1924 og har de sidste tre Aar været Skibets 2. Styrmand.

I 1944 har Stiftelsens Virksomhed været yderligere lammet af Krigens Virkninger, idet Omstændighederne ikke tillod, at Skibet kunde afholde Sejlads i Isefjordens Bredning som det foregaaende Aar, men maatte blive liggende i Nykøbing Havn, hvor Skolen afholdtes under indskrænkede Forhold.

Tirsdag d. 2. Maj paabegyndtes Arbejderne med et Hold paa 16 Elever og var saa vidt fremme, at Resten af Eleverne kunde møde Onsdag d. 17. Maj, fra hvilken Dag Skibet var fuldt bemannet, og Skolen sattes igang.

For at give saavel Understyre mændene som Eleverne Lejlighed til en helt grundig og gradvis Tilrigning,

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

blev den ikke forceret frem, men foregik i passende Tempo. Fredag d. 23. Juni var Rejsningen sat og Sejlene underslaaet og saaledes klargjort, som naar tidligere største Parten af Eleverne mødte ombord.

Aarets Skole uden Sejlads har naturligvis ikke kunnet gøre Eleverne søvante eller søstærke, men alt i alt blev Skolen og Livet ombord alligevel af overordentlig stor Værdi for de unge Mennesker.

Afrigningen paabegyndtes Tirsdag d. 1. August, og Elever, der kunde faa Hyre, afmønstredes fra d. 10.

Skolen afsluttedes Lørdag d. 19. August og havde saaledes varet 110 Dage, hvorefter Skibet oplagdes for Vinteren med fast Vagtsmand ombord.

Der var 151 Ansøgninger om Optagelse som Elev, af hvilke der antoges 81.

Vi kan tilføje, at der i Aar bliver to Skoler. Den første begynder lige efter Paaske og varer til Juli, hvorefter den anden tager sin Begyndelse for saa at slutte i Midten af Oktober. Alle Elevpladserne paa begge Skoler er forlængst optaget.

Havnedirektør, Civilingeniør M. Blach

Efter Havnedirektør F. W. H. Laubs pludselige Død er Havnebygmester, Civilingeniør Mogenh Blach udnævnt til Havnedirektør.

Det var kun i et forholdsvis kort Aaremaal, fra 1932, da Havnedirektør Laub vendte hjem fra Vestindien, det blev ham forundt at virke som Havnedirektør, men i den Tid naaede han dog at faa udrettet adskilligt af Betydning for Københavns Havn, og hans Virke afvandt den, der havde Lejlighed til at følge det, ualmindelig Respekt og Agtelse.

Havnedirektør Blach tog Afgangseksamen fra den polytekniske Læreanstalt, Danmarks tekniske Højskole i 1911 som Bygningsingeniør. Han rejste kort efter til Amerika, hvor han blev Jernbaniingeniør ved Canadian Pacific Railway i nogle Aar, for derefter at drive egen Entreprenørvirksomhed i Winnipeg. Fra 1922—26 var Civilingeniør Blach Ingeniør ved Havneanlæggene i Aalborg. Derefter fulgte atter en Aarrække i det Fremmede, først som Ingeniør



Civilingeniør M. Blach.

ved de dansk-svenske Jernbaneanlæg i Tyrkiet, derefter i Ægypten og tilsidst ved Jernbaneanlæggene i Iran som Overingeniør og senere Underdirektør ved Kampsax. Fra 1938 har Civilingeniør Blach været Havnebygmester og er altsaa nu rykket op i Direktørstolen.

Havnedirektørens Virke som Civilingeniør har, som man vil se, ført ham viden om.

Deltagelse i og Ledelse af store Ingeniørarbejder under fremmede og vanskelige Forhold maa nødvendigvis give sin Mand et andet og videre Syn, end manges ellers faar.

Der kan næppe være Tvivl om, at Havnebestyrelsen, naar den har truffet det Valg, som den har, ikke alene har taget den Indsats, Havnedirektøren har ydet i de knap syv Aar som Havnebygmester i Betragtning, men ogsaa har ønsket en Mand med et vidt Udsyn som den, der vil være den rette Mand til at lede Københavns Havn i den kommende Tid.

Københavns Skipperforening

har udsendt en Oversigt over sin finansielle Status m. m. for Aaret 1944.

Det samlede Driftsregnskab, som omfatter Regn-



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

skaberne for Foreningen, Understøttelseskassen, Legaterne og Stiftelsen, balancerer med 102712 Kr.

I Status er opført Legaterne med 722710 Kr., Obligationsbeholdningen er opført til en nominal Værdi af 672350 Kr., medens Ejendomsskylden for Foreningens Ejendom i Østbanegade og Stiftelsen paa Australiensvej er 635000 Kr. Ialt balancerer Status med 2084235 Kr.

Enkekassens Driftsregnskab balancerer med 8160 Kr. og dens Status med 165026 Kr.

Efter Formandens, Kaptajn Svend Prips Død d. 30. Oktober 1944 er Kaptajn H. L. Rosfeldt fra 31. Oktober valgt til Viceformand.

Medlemsantallet andrager i Skipperforeningen 244 og i Enkekassen 128.

I Aarets Løb er der ydet Foreningens Medlemmer, Enker og Børn forskelligartet Hjælp og Understøttelse til et Beløb af 67128 Kr.

For Clipper Entusiaster!

La Grange: »Clipper Ships Kr. 40. Culver & Grant: »Old Ships« Kr. 25
Bøgerne fuldkomne som nye og med talrige Illustrationer og Planer
Frederiksen, Haandværkerhaven 16. Sg. 3176 v

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 nopfordret, 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 Verdensnavne

Grundlagt
1899

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

Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

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

Indtægtsforvaltning

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

Vejledning udleveres fra Kontoret

Niels Hemmingsengade 24



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.

Det forenede Dampskibs-Selskab





VIKINGEN

5 Øre
1. Maj

Fregatten »Jylland« i haardt Vejr.

Maleri af Poul Sinding

1945 - Nr. 5
22. 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

DEN 15. April i Aar var det 33 Aar siden, Datidens største Passagerdamper, „Titanic“, forliste i Nordatlanten efter Kollision med et Isbjerg. Næppe nogen tidligere Skibulykke overgaar denne Katastrofe, der kostede 1510 Mennesker Livet. Siden Aarhundredskiftet kappedes engelske og tyske Selskaber, samt engelske Selskaber indbyrdes, om Førerrangen indenfor Atlanterhavsfarten, baade hvad Komfort og Hurtighed angik. Mange vil huske Navnene paa nogle af disse Giganter, f. Eks. „Cedric“, „Celtic“, „Laconia“, „Campania“, „Carpatia“, „Caronia“, „Lusitania“ og „Mauretania“ og tyske som „George Washington“, „Friedrich der Grosse“, „Kaiserin Augusta Victoria“ o. m. a.

Her i Danmark havde vi Thingvallalinien, som for Resten skulde blive saa sørgelig berømt paa Grund af sine mange Ulykker og Uheld. (Den overtoges omkring Aarhundredskiftet af Scandinavian American Line.) Hvem husker ikke „Thingvalla“s og „Geiser“s Sammenstød, hvor „Geiser“ gik ned, „Danmark“s Forlis, „Norge“s Undergang, hvor, tilsammen med „Geiser“, ca. 1100 Mennesker mistede Livet.

„Danmark“ blev, efter at have brækket Skrueakslen, forladt i synkende Tilstand, men alle Mennesker blev reddet af den engelske Damper „Missouri“.

Alle disse Ulykker har været slemme nok, men overskyggedes dog af „Titanic“s Undergang i April 1912.

Konkurrencen mellem Atlanterhavslinjerne medførte selvfølgelig et forceret Tempo og Forøgelse af Tonnagen. Komforten blev større, og Skibet var, som Konstruktorerne af „Titanic“ hævdede, synkefrit, selvom hele Forskibet fyldtes af Vandmasser. Tonnagen voksede saaledes jævnt fra 12.000 Tons til 32.500 Tons (Søsterskibene „Mauretania“ og „Lusitania“), og Farten satte op til 26½ Knob.

Dette var imidlertid ikke tilstrækkeligt, snart fulgte Søsterskibene „Olympic“ og „Titanic“ efter med 45.000 Tons, men dog ikke nogen særlig Forskydning i Retning af Farten, maaske ½ til 1 Knob mere. Derimod overgik de to sidstnævnte alle tidligere „Linere“ hvad Komforten angik. Der var Tennispladsen, Svømmebassin, traadløs Telefoni o. m. a. „Titanic“ var færdigbygget tidligt paa Foraaret 1912, og efter de sædvanlige Prøveture gik den ind i Amerikafarten. Den til-

TITANIC'S Forlis

Ved K. Schwalbe

traadte sin Jomfrurejse d. 10. April samme Aar, den Rejse, som skulde blive saa skæbnesvanger og kræve saa mange Menneskeliv. Store Rigdomme gik med i Dybet (Byggesummen var 7.500.000 Dollars, d. v. s. i danske Penge Kr. 35.635 000 + medtaget Last).

Hvorledes kunde denne Ulykke egentlig ske, og hvorfor druknede saa mange Mennesker, naar

der forløb cirka 3 Timer fra Kollisionsøjeblikket til Undergang? — I fire Døgn stævnedes „Titanic“ vestpaa, presset af sine 200.000 Hestekræfter — og maaske ogsaa under Pres af White Star Ledelsen, der ønskede en bestemt Ankomsttid til New York.

Livet ombord i disse fire Døgn formede sig, som det nu engang gør i disse store Baade. Søndag Aften d. 14. April var der Musik og Bal i l. K. Salon, og ingen ombord anede om nogen lurende Fare. Ganske vist havde Marconitelegrafisterne faaet Ismeldinger fra andre Skibe, men havde iøvrigt mere travlt med at ekspedere Passagerernes private Telegrammer igennem til deres Paarørende i U. S. A., Telegrammer der fortalte om „Titanic“s snarlige Ankomst til New York.

Aaret 1912 var særlig bemærkelsesværdigt, hvad Isen angik, idet der dette Aar var rapporteret store Isfjelde indtil 2—3000 Fod høje og Isflager paa 2—3 Kilometers Længde.

Midt under Dansen Søndag Aften Kl. ca. 11,55 mærkedes et Bump og en Rysten gennem hele Skibet, det vakte dog ikke straks Panik, men da Maskinerne lidt efter standsedes, blev Folk urolige og samledes i Grupper for at diskutere Aarsagen. Der blev dog ikke med det samme givet Ordre til Bemanding og Affiring af Baadene, hvilket maaske skyldtes Eksperternes Udsagn om, at Skibet ikke kunde synke. Denne stivsendede Teori og Selvtillid maa siges at have sin Andel i Ulykkens Omfang. Hertil kommer saa Baademateriellet, der vel var l. Kl. Materiale, men ikke var tilstrækkeligt. „Titanic“ havde 16 Redningsbaade, der hver kunde rumme mellem 60—70 Mennesker, 4 mindre Nødhjælpstøjer, samt 4 danske Engelhardtsbaade. D. v. s. hvis alle disse Fartøjer var blevet fyldte, kunde ialtfald ca. 1500 af Skibets 2300 Mennesker være blevet frløste.

I de omtrent tre Timer, der forløb, inden „Titanic“ forsvandt i Bølgerne, havde der været rigelig Tid til at bemandle Baadene og fire dem af, og endda komme



Katastrofen i Atlanterhavet Mandag Aften d. 15. April. — Kæmpedamperen „Titanic“ støder mellem Sable Island og Kap Race sammen med et Isbjerg og synker 4 Timer efter, trækkende 1600 Mennesker med sig i Dybet. Dette og det efterfølgende Billede er velvilligt udlånt af Familie Journalen, der umiddelbart efter Katastrofen kom med en meget udførlig Omtale og Billedreportage.

bort fra Ulykkesstedet. Den amerikanske Oberst, A. Gracie, skriver i sin Bøg: „Sandheden om „Titanic“, at alt forløb roligt og uden Panik og fremhævede især de amerikanske Ægtemænds heroiske Optræden, da disse sagde Farvel til deres Hustruer og Børn ved Redningsbaadene, for derefter at stille sig op paa Baadedækket og med køslagte Arme afvente Skibets Undergang. De er fremhævede paa de engelske Skibsstewarders Bekostning, om hvilke han siger, at flere af dem aldrig havde haft en Aare i Haanden og vidste ikke, hvorledes den skulde bruges.

Det er almindelig kendt Verden over, at Stewarder ikke er Søfolk i egentlig Forstand, og der kan ikke lægges disse Stewarder noget til Last, fordi de ikke havde været ude for den Slags Ulykker før. Det er som Regel yngre Landkrabber, der er blevet kede af Læren eller Kontorfaget og er taget en Tur til Søs til Afveksling — det behøver selvfølgelig ikke altid at være Tilfældet.

Af Skibets Besætning, som holdt Hovedet klart og til det yderste gjorde deres Pligt, maa nævnes Kaptajn Smith, 1. Styrmand Murdoch og 2. Styrmand Lightoller, og hvad mener man om Skibets Maskinofficerer, der tiltrods for Vandets Indtrængen i Maskinrummene holdt Dynamoerne i Gang, saa Skibet havde Lys, lige til Bølgerne slog sammen om det. Hvad angaar Episdernerne ombord i Skibet under Afsætningen af Fartøjerne, skal jeg tillade mig nogle Bemærkninger:

Vi, der kender Søen, ved, at vi i Ulykkesøjeblikke ser op til Ledelsen, d. v. s. Fører, Styrmand og Maskinofficerer, og saafremt disse holder Hovedet klart, gaar alt som det skal og efter en Snor. Mærkes der derimod Usikkerhed hos de øverste, skaber det nemt Panik.

Man kan heraf slutte, at Kaptajn og Styrmand paa „Titanic“ med deres Mod og Mandighed har formaaet at holde Masserne i Aye, saa Nedfiringen af samtlige Baade har kunnet ske, som det gjorde.

Enkelte Tilfælde, hvor panikslagne Passagerer styrter sig i Vandet eller forsøger at komme i de overfyldte Baade, vil altid forekomme ved den Slags Ulykker, nogle havde endog skjult sig i Baadene før disses Klargøring, men det var kun isolerede Tilfælde. Den særlige Ro, som efter Overlevendes Udsagn herskede ombord, kan ogsaa skyldes, at Folk var som lammede af Rædsel, at de ikke formaaede at røre sig af Stedet. Et særligt Eksempel paa Koldblodighed, som jeg synes bør fremhæves, er, da en af Redningsbaadene er ved at blive firet af. 2. Styrmand Lightoller raaber da ud over Dækket: „Er der flere Kvinder?“ Ingen svarer. Han faar da Øje paa en Kvinde inde ved forreste Skorsten og raaber: „De er jo Kvinde, gaa ned i denne Baad.“ Hendes Svar var dette: „Jamen, jeg er kun Kahyttsjomfru!“ Hvilken Beskedenhed.

Under Forhørene, der strakte sig over flere Maanedere og blev afholdt baade i England og Amerika,



Kvinder og Børn først. — Den engelske Tegner F. Matania har tegnet dette Billede af Afskedsscenen ombord paa „Titanic“ paa en ganske særlig Maade. En af de reddede, en Steward, har beskrevet ham hele Scenen og Punkt for Punkt vist Tegneren, hvorledes det i Virkeligheden var, lige til de mindste Enkeltheder, saa nøjagtigt har Scenen indprettet sig i Mandens Hjerne. Selv Skoen midt paa Dækket er ikke en Opfindelse af Tegneren. Den unge middagsklædte Passager stod her, som Billedet viser, med sit Redningsbælte i Haanden; Mændene, der blev tilbage, smædede til deres Hustruer, men saa nan nærmere til, vcr deres Øjne fulde af Taarer.

fremkom der adskillige Spørgsmaal vedrørende Skylden for Ulykken samt Spørgsmaal som:

- 1) Blev der taget mest Hensyn til 1. Kl. Passagerer?
- 2) Hvorfor lod Præsidenten for White Star Linien, Mr. Ismay, sig redde?
- 3) Var Kaptajn Smith paa nogen Maade paavirket af Mr. Ismay, og blandede denne sig i Navigationen for at forcere Farten og dermed slaa Rekord?
- 4) Var Tilliden til Nybygningen saa stor, at man tøvede med at sætte Baadene i Vandet?

Alle disse Spørgsmaal bragte ikke nogen fyldestgørende Svar for Dagen. Dog en Ting forundrede man sig over i Søfartskredse, at Forhørene sagde meget lidt om Udkiggen ombord. Udkiggen, som bærer et stort Ansvar og i paakommende Tilfælde forstærkes.

Man ved, at det var en Nat uden Maane, men med skyfri og stjerneklar Himmel, d. v. s., at det aldrig kan blive saa bælgmørkt, at man ikke skulde kunne se et Isfjeld, ydermere da nogle af de Overlevende efter Forliset iagttog flere Isfjelde op til 150—200 Fod høje.

Hvad foretog Udkiggen sig? Var han paa sin Post i Kollisionsøjeblikket, eller var han gaaet ned til Udpurring Kl. 11,45 og derefter forblevet nede? Det vil man aldrig faa at vide, men man kan udelukke Teorien om, at han skulde være gaaet ned til Udpurring, det tillades ikke i de større engelske Baade og slet ikke i Passagerbaadene.

Det tilkommer Fritønnen at tage sig heraf.

Hvad nu end Aarsagen eller Aarsagerne til Ulykken har været, da tror jeg, at Antallet af de Omkomne kunde have været reduceret betydeligt, om man inden Afrejsen havde afholdt Baademanøvre og ænvist Besætningen deres Pladser i Ulykkestilfælde.

Mange Aar er gaaet siden da, og man kan ikke opvise en lignende Katastrofe paa Søen, bortset fra Krigsforlisene („Lusitania“, der blev torpederet), men naar man har undgaaet større Søulykker, foraarsaget af Kollision med Isfjelde, skyldes det Amerikanerne, der straks efter „Titanic“'s Undergang tog Initiativet til en effektiv Ismeldtjeneste paa Nordatlanten. Det er Coast-guards Skibene fra den amerikanske Flaade, der hvert Aar patrouillerer i Færvandene omkring New Foundlandsbankerne og rapporterer Ismasserne til de transatlantiske Ruter eller i nogle Tilfælde bortsprænger hele Isfjelde.

Der vil altid forekomme Ulykker til Søs, men det gælder om at være paa sin Post og være forberedt, saa Ulykkens Ofre bliver reduceret til et Minimum. Havde „Titanic“, i Lighed med mange andre Ulykkeskibe, kun haft 5—10 Minutter fra Kollision til Undergang, kan man være sikker paa, at højst en Baad var kommet i Vandet, og de Mennesker, der efter Ulykken svømmede rundt i Vandet, vilde være druknede, inden „Carpatia“ ankom til Undsætning Kl. 7 a. m.

K. Schualbe.

En Sømands Længsel

Af O. Koppel

*Vi havde laant en Raaber og bad i en høflig Tone
Kaptajnen purre vore Damer ud.*

SAA indløb den længeselsfuldt ventede Ordre. Som en Løbeild gik det over Skibet, Øjnene straaledede, lige fra Kaptajnen og ned til Messedrengen, vi skulde hjemad.

Vi laa i Tunis i Nordafrika og skulde laste til Stettin. Efter et Par Aars Fravær skulde vi atter se Hansthalm Fyr kaste sine Blink ud over Havet, atter runde Skagen og mærke Kattegats krappe Sø i Mod-sætning til Atlanterhavets Dønning, atter staa Kronborg ind og passere Københavns skønne Taarne.

Der er nogle, der mener, at det er værre at komme denne Vej, naar man ikke skal til Danmark, saa nær ved og dog saa langt fra, men vi levede i Haabet, at vi eventuelt kunde faa Lov til at anløbe Københavns Red for Proviant, naar vi gik tilbage, og Haabet beskæmmer jo ingen. Rejsen forløb normalt.

Da vi passerede København, var vi nogle Stykker, der fik sendt Brev i Land med Lodsbaaden, Brev til vore Hustruer med Besked om at rejse til Stettin med første afgaaende Passagerbaad.

Ved Ankomsten til Swinemünde laa der en ny Ordre, vi skulde losse der i Stedet for i Stettin. Nu var gode Raad dyre, vi havde jo givet Besked til vore Hustruer om at rejse til Stettin.

Rejsen fra Swinemünde til Stettin vilde vare 4 à 5 Timer, og saa Jernbanerejsen tilbage. Dette maatte forhindres, 10 à 12 Timer er lang Tid for en Sømand, der længes. Ganske vist anløber Passagerbaaden Swinemünde, men det drejer sig kun om nogle faa Minutter, medens en Toldvagt gaar om Bord, denne Tid maatte udnyttes. Det var tidligt om Morgen, en kold, mørk Morgen, Passagerbaaden skulde være inde. Vi var mødt længe før Skibet var naaet ind til Kajen, bad i en høflig Tone Skibets Kaptajn om at lade vore Damer purre ud og vente med at fortsætte, til disse var kommet i Land. Kaptajnen var ikke meget begejstret for denne Anmodning. Skibet maatte ikke sinkes af den Grund.

men som gammel Sømand forstod han, hvilken Betydning, det havde for os, og lod sig formilde. Næppe var Skibet kommet ind til Bolværket, før vi var om Bord. Kahyttsjomfruen havde givet Besked til Damerne, som var i fuld Gang med Paaklædningen. Vi ventede i Spisesalonen, og oprømte, som vi var af Gensynets Glæder og Spændingen, maatte vi have en Hjertestyrking, og i en Fart fik vi serveret en Morgenbitter, som vi betalte rundhaandet, og da Damerne i det samme kom, varede det ikke mange Minutter, førend vi var paa Vej til vort eget Skib, drøftende Hjemmets Anliggender.

Tiden gik hurtigt, i Løbet af nogle Dage var vi udlosset, og Afskedens Time nærmede sig, samtidig med, at Humøret begyndte at dale, og snart stod vi atter paa Passagerbaaden med vore Kære, men i en betydelig anden Stemning, end da vi modtog dem. Hvornaar skulde vi ses igen, det var det store Spørgsmaal, og lidet anede vi i dette Øjeblik, at vore Haab om at anløbe Københavns Red skulde gaa i Opfyldelse.

Nogle Dage senere var det vore Damer, der modtog os, og Humøret var atter højt, og Damerne fortalte nu leende, at Serveringsdamen med et bekymret Udtryk i Ansigtet havde givet dem en Undskyldning og spurgt om, hvad de Herrer havde sagt, hun havde ved en Fejltagelse serveret en Morgenbitter bestaaende af Akvavit og Soya i Stedet for Angostura. Som Følge af Spændingen og Længselen var vor Smagsevne udleveret til Latter. Men en af Damerne havde klaret den for os og fortalte Serveringsdamen, at Herrerne, efter at have forladt Skibet, fik en modbydelig Smag i Munden og havde drøftet, hvilke Ingredienser, Morgenbitteren havde bestaaet af.

Atter havde en Sømandskone klaret den som i saa mange af Livets Forhold, hvor hun maa handle paa egen Haand. Naar en Sømand længes, kan han fyldes med alt, han mærker intet.

Korvetten »Galathea«s

Jordomsejlingstogt

Af Gustav Kragh

DEN 19. Maj for 100 Aar siden højeste Orlogskaptajn Steen Andersen Bille sin Vimpel som Chef for Korvetten „Galathea“. Togtets Hovedformaal var at aflevere Kolonien Trankebar til England, som havde købt de danske Besiddelser i Ostindien undtagen Nicobarerne, samt at undersøge, kortlægge og kolonisere disse Øer, men desuden var Togtet en stor Indsats i Videnskabens og Handelens Interesse.

„Under 19. Maj 1845 fik jeg Ordre som Chef af Korvetten „Galathea“, bestemt paa en Ekspedition til Ostindien, Kina og senere gennem Sydhavet til Sydamerikas Vest- og Østkyst og derfra hjem — altsaa rundt om Jorden.“

Saaledes begynder Bille sin Beretning om dette mærkelige Togt, der varede godt 25½ Maaned, og som han ledede myndigt, godt og heldigt — en velskrevet og meget interessant Skildring. Bille, der blev født i 1797, var Søn af den fra Krigen mod Barbareskerne og senere fra Kanonbaadskrigens Tid kendte Admiral af samme Navn. I 1816 blev han Sekondløjtnant, i 1820 —25 var han i fransk Tjeneste og deltog i den franskspanske Krig. I 1834 blev han Kaptajnløjtnant og var i 1840 med Fregatten „Bellona“ paa Togt til Sydamerika. Efter sin Hjemkomst med „Galathea“ indlagde han sig stor Fortjeneste som Eskadrechef og blev senere, umiddelbart før den anden slesvigske Krig, Marineminister. Han døde i 1883 som Viceadmiral.

„Galathea“ var en stor og rummelig Korvet, armert med 26 Stk. 18-pundige Kanoner og 6 Stk. 4-pundige Haubitser. Den var bygget paa Gammelholm, hvor den løb af Stabel i Oktober 1831, var 138 Fod og 7 Tommer lang, 33 Fod og 6 Tommer bred og havde et Dybgaende forude paa 13 Fod og 6 Tommer, agter paa 15 Fod. Den var saaledes et udmærket Skib til Togtets specielle Opgaver, idet den paa Grund af sit lave Dybgaende kunde komme ind mange Steder, hvor en Fregat havde maattet lægge sig udenfor. For at løse disse Opgaver, blev det dog nødvendigt at ændre Aptereringen betydeligt, idet der skulde opsættes Lukafer

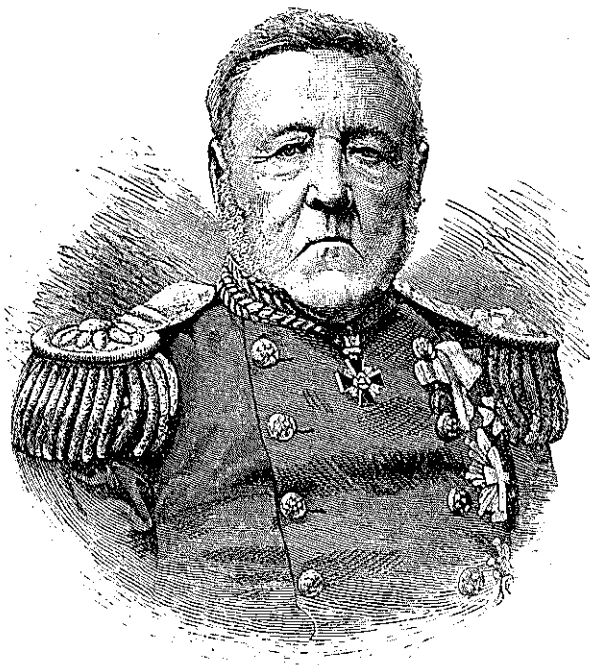
til Videnskabsmænd og Kunstnere; der skulde indrettes Rum, hvor Naturforskerne kunde arbejde, Rum til Opbevaring af Samlinger og meget andet.

Besætningen var ved Togtets Begyndelse ialt 231 Mand; foruden Chef og Næstkommanderende, Kaptajnløjtnant Aschlund, var seks Søofficerer, to Kadet-Underofficerer, tre Læger, en Præst og en Proviantforvalter med Skibet. De civile Deltagere var Zoologerne, Professor Behn og Reinhardt, Botanikeren Kamphøener, Geologen Dr. Rink, Entomologen Kjellerup, Maleren Plum og Tegneren Thornam.

Kaptajn Bille var en dygtig, energisk og ret streng Skibschef, som krævede meget af sine underordnede; og meget tyder paa, at han heller ikke var synderlig afholdt af den menige Besætning. Tampen blev

brugt flittigt om Bord i „Galathea“, og helt uden Grund var det derfor næppe, at han, da han efter Hjemkomsten gik i Land paa Toldboden, af vrede Nyboderskøner blev bombarderet med Kartofler og raadden Frugt. Men naar man erindrer, at „Galathea“ var ude i over to Aar, og man ved, at mange af „den faste Stok“ var nogle stejle, ramsaltede Ruhuggere, der ikke var helt nemme at greje, forstaar man, at der i den lange Periode uundgaeligt har været Brug for Tampen, selv om det nok turde være Løgn, at hver eneste Underofficer og menig Mand var blevet tampet. Julius Schultz fortæller i sin Bog „Under dansk Flag“ følgende:

„Skibets Overtømmermand hed Madsen. Han endte som Kvartermand og var helt igennem en støt Hædersmand. At høre ham fortælle om Marinens Skibe, som han havde været med til at bygge, og hvorefter han havde sejlet med de fleste, var som at lytte til et Eventyr. En Søndag under Paraden standsede Chefen udfor ham og spurgte: „Hvordan er det, Tømmermand, Du har jo endnu ikke smagt Katten?“ „Nej, Herr Kaptajn, saa stod jeg ikke her. „Galathea“ kommer ikke hjem med en kattet Tømmermand!“ De to Mænd saa hinanden fast ind i Øjnene, og Chefen kunde sikkert læse, at det



Viceadmiral Steen Andersen Bille, Chef for „Galathea“ 1845—47.

var hans Tømmermands oprigtige Mening. Han slap, men der var jo nok endda —“

Bille var en dygtig Sømand — det maatte den Mand jo være som under alle Vejrforhold, gennem delvis ukendte og daarligt eller slet ikke kortlagte Farvande, uden Hjælp af ordentlige Lodser, kunde føre et stort Skib Jordan rundt. Men var han en myndig Skibschef, var han ogsaa en omsorgsfuld Mand for sine Folk, der sørgede for at skaffe dem al den Afveksling i den ensformige Kost, han kunde, ved Indkøb af Grøntsager, Forfriskninger og lignende i de mange fremmede Havne, Korvetten anløb. Og det var mange! Ganske kort skal jeg fortælle lidt om denne lange Rejse, delvis med Billes egne Ord.

Paa Vejen over Nordsøen blæste det op til en haard Storm af Nord-Vest. Under denne faldt to Mand ned fra Fokkeraaen, hvor de var ved at beslaa Sejlet. Den ene slog Hovedet mod Fokkerøstet og drev blødende agterud. En Redningsbøje blev hevet ud til ham, men han havde ikke Kræfter til at gribe den og sank straks efter. Den anden Mand faldt i Vandet, men var saa heldig at faa fat i Slæberbommens Takkelage og blev derfra bjærget af Skibets Baadsmand, Jørgen Petersen, der sprang ud paa Slæberbommen og, trods de stærke Overhalinger, fik stukket en Ende paa Manden. Den 6. Juli naaede de ind i Kanalen og ankrede den 9. om Aftenen paa Plymouth Red. Efter et Par Dages Ophold der stod Korvetten atter til Søs, havde ualmindeligt smukt Vejr over Spanskesøen og naaede den 20. om Aftenen ind paa Funchals Red. Under Opholdet her fik „Galathea“ otte Piber Vin om Bord som Erstatning for Skibsollet, der ikke kunde holde sig i Varmen. Bille skriver i sin Beretning om Rejsen:

„Uddelt à $\frac{1}{6}$ Pot pr. Mand, blandet med $\frac{1}{3}$ Pot Vand giver det $\frac{1}{2}$ Pot af en meget velsmagende Drik, som ikke koster Regeringen mere end Øllet, ja endog mindre, naar Hensyn tages paa Øllets Svinding.“

Ved Afrejsen fra Kjøbenhavn havde Korvetten haft 458 Tønder Vand om Bord — med et Forbrug af tre Potter om Dagen pr. Mand skulde det være Vand nok for tre Maaneder. Nu var det Billes Mening at gaa fra Madeira direkte til Indien, og da Gennemsnitsforbruget af Vand i Varmen vilde stige fem—seks Tønder daglig, kunde Skibets Vandbeholdning ikke slaa til. Bille lod derfor de paa Rejsen hidtil tømte Ølfade udbrænde og fylde med Vand, hvorved Beholdningen blev forøget med 524 Tønder! Fadet, Folkene drak Vandet fra, blev indrettet med Sugerør, saa enhver Mand kunde drikke langsomt og uden at spilde en Draabe.

Under Opholdet ved Madeira fik Besætningen Kød og Grøntsager hveranden Dag, og skiftevis blev Folkene sendt i Land for at spadserere og faa Motion. Herom skriver Bille:

„Det var mig en sand Glæde at møde mine flinke Gutter, straalende af Tilfredshed over at kunne røre deres Ben paa Landjorden, efter at have trakteret sig selv med et Glas Madeira, ja vel Malvasier. Og jeg kunde gøre det med Rolighed, thi, som sædvanlig med vore danske Matroser, var der ikke een Mand, der manglede eet Minut i at møde til den befalede Tid for at gaa om Bord. Ingen anden Nations Orlogsmænd kunde gøre os det efter.“

Søndag Aften den 27. Juli lettede Korvetten og stod ud Syd i, og allerede to Døgn efter fik den Nord-Øst

Passaten, der holdt til den 6. August. Derefter fulgte nogle Døgn i det stille Bælte, til Syd-Øst Passaten tog fat. Linien blev passeret den 15. August Klokkeren ni om Aftenen. I de fleste Skibe holdes den Dag Fest og Løjer med Besøg af Neptun, Daab af alle de, der ikke før havde passeret Ækvator og forskellig anden Frispas, og Folkene havde vel derfor ventet, at det ogsaa skulde gaa saaledes i „Galathea“, men det tillod Bille ikke. Det var ham imod, at hans smukke Skib skulde grises til og bringes i Uorden, og han, som tidligere havde passeret Ækvator, mente, at Folkene egentlig slet ikke morede sig over de ofte vel haardhændede Lege. I Stedet for lod han give — ikke en Bolle — men en hel Balje Punch, brygget af Cognac, Citronsaft, Sukker og Vand. Overkanoneren var Punchemester, og med Muggerne fyldt med dampende Punch samledes Mandskabet agter og afsang en Sang, en af Folkene havde skrevet. Musikken spillede paa Skandsen, Vejret var stille med pragtfuldt Maaneskin. Sangen var paa seks Vers — det første lod saaledes:

„Faa Mil endnu, og dybt i Havet dale
de Stjerner smaa, som lyse for vor By,
bag Nordens Vover synker Bjørnens Hale,
og Sydens Kors sig hæver højt i Sky.
Faa Mil endnu, og Sydhavs brede Bølge
skal kløves skarpt af „Galathea“'s Stavn.
Der graadig Haj vort Køl vand vil forfølge,
og skarpe Klipper lukker ukendt Havn.“

Og det sidste lod:

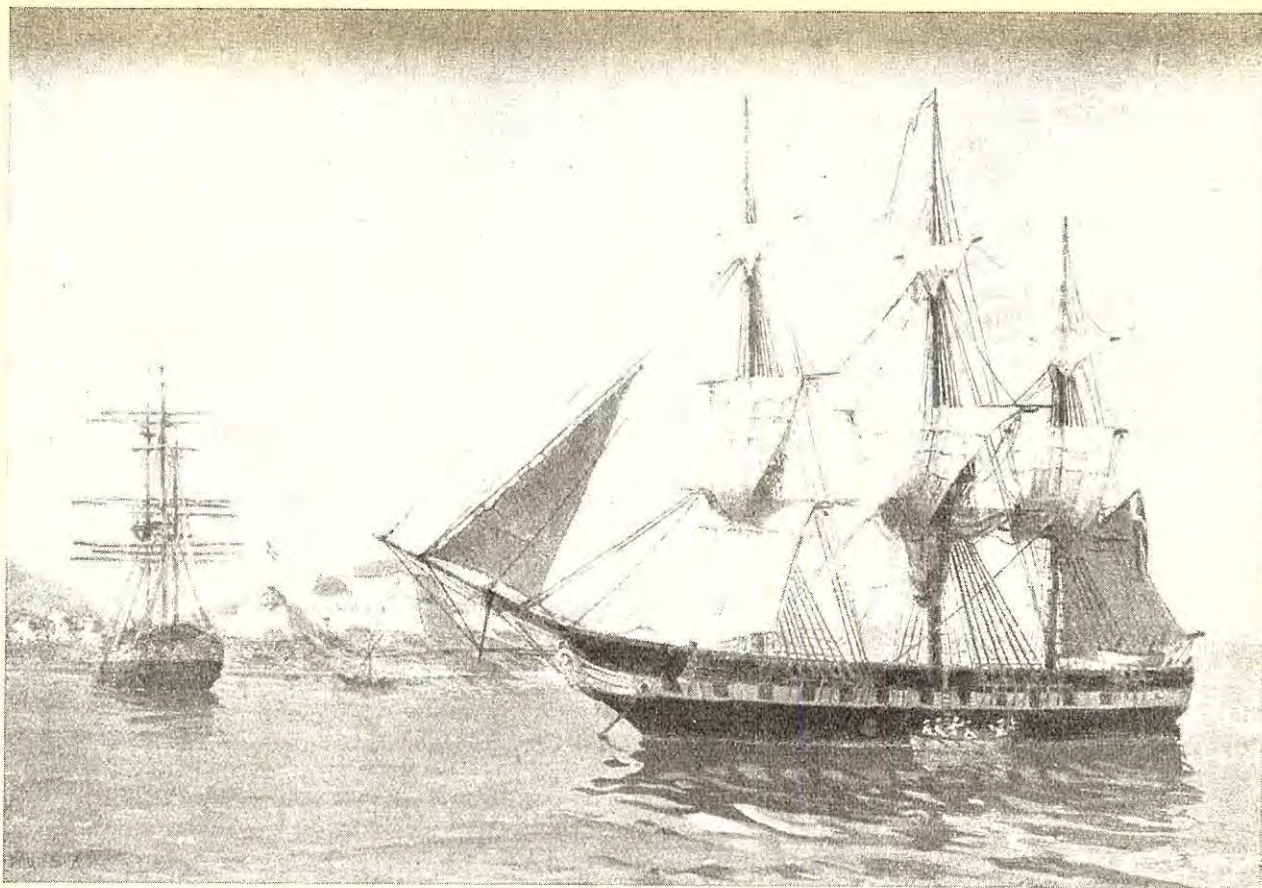
Ja, ganske vist, hin glade Dag skal komme,
gør vi vor Pligt, os Gud beskærme vil!
To Aar er intet, naar de først er omme,
selv om man nogle Uger lægger til.
Saa fremad kjækt! Lad højt mod Himlen runge,
vort Skib skal krydse Linjen just i Dag,
og derfor tre Gang' Hurra for vor Konge,
og Hurra for det gamle danske Flag!“

Billes Synspunkt har vist ikke været helt galt! Som han selv skriver:

„Skal man da aldrig kunne give Folkene en god Dag? Jo sikkerlig! Baade kan og bør man gøre det. Det vil saavel Følelse, som Klogskab tilraade den tænksomme Chef. Den stedse arbejdende, altid lidende, sjældent nydende menige Mand om Bord kan nok trænge til al den Adspredelse, man kan skaffe ham, og forstaar man hin Kunst, saa har man i sin Magt en mægtig Drivfjer til at vedligeholde sit Mandskabs Helbred og Velvære, og derved altsaa sit Skibs Orden og Brugbarhed.“

Helt rigtigt!

Efter at „Galathea“ i sidste Tredjedel af August Maaned havde passeret Stenbukkens Vendekreds, blæste Syd-Øst Passaten af, og Vejret blev køligere. Der viste sig nogle Tilfælde af begyndende Skørbug, og efter Konference med Korvettens Læger lod Bille ophøre med at udgive den reglementerede Ration Brændevin. I Stedet for blev der saa tre Gange om Ugen givet Vin som Forfriskning, og daglig fik alle enten Grønkaal, Surkaal eller Sennep til Kød og Flæsk. Hver Aften var der tvungen Motion — f. Eks. maatte alle Mand op til Vejrs ad de luv Vant til Stængesalingen og ned ad



Korvetten „Galathea“ (til højre).

de læ, hvad der gav Anledning til megen Morskab, særlig naar de sjællandske og jyske Soldater eller de seks hannoveranske Musikere, Bille havde faaet Tilladelse til at medtage i Stedet for seks Mand af Soldatesken, skulde entre. Andre Aftener blev Besætningen opstillet paa Geled paa Dækket; Musikken stod inde midtskibs og spillede, og saa gik det i Galop i een lang Kæde Skibet rundt, baade paa Dækket og Banjerne. Hver Søndag Eftermiddag havde alle Lov til at danse paa Skansen — og i Dansen deltog baade Officererne og Videnskabsmændene.

Efterhaanden som Korvetten kom længere Syd paa, mærkede man Kulden mere og mere; Kapduer og Albatrosser viste sig og sværmede om Skibet Dag og Nat. Vejret blev daarligere, Storm og voldsomme Regnbyger afløste hinanden. I denne Periode skete det, at da Storsejlet en Dag skulde rebes og derfor blev givet op, bøjede en Mand oppe paa Raen sig under denne efter en Sejsing og gled ud, men blev hængende i Perten og dinglede frem og tilbage ved Skibets voldsomme Bevægelser. Nede paa Dækket fik nogle Mænd fat i en Presenning, som de holdt frem for om muligt at gribe ham, dersom han skulde fælde ned. Snart var hans Kræfter ogsaa udtømt, men sin Aandsnærværelse beholdt han.

I et Øjeblik, hvor han blev slynget hen til Liget af Storsejlet, greb han fat i det, lod sig glide ned til Buglinsprydet, fik Tag i Store Hals og firedede sig uskadt ned paa Dækket.

„I Sandhed,“ skriver Bille, „den gamle Sang:

„Ingen kan tænke og ingen kan tro,
hvad ondt en Sømand maa lide —“

staar ved Magt, hvad Matrosen angaar, i sin fulde Kraft. Vi Officerer have det om Bord saa godt som de, der vil eller maa tjene, kan ønsket det; vore Nydelser opveje som oftest vore Savn, ihvor bitre disse stundom kunne være, men Matrosen — han har kun Savn, og Savn hver Dag, hans Nydelser komme kun sjældent.“

Paa dette lange Stræk over mod Indien holdt Videnskabsmændene om Aftenerne Foredrag for Folkene, naar Vejret tillod det. Søndag Morgen den 28. September passeredes atter Vendekredsen, og nu blev Vejret bedre. Kapduerne og Albatrosserne forsvandt og blev afløst af Fregatfugle og Flyvefisk. Den 6. Oktober passeredes Linien Nord efter, Søndagen den 12. Oktober om Formiddagen fik „Galathea“ Koromandelkyster i Sigte og løb Klokken 1 om Eftermiddagen ind og ankrede paa Trankebar Red. Det danske Flag vajede paa Fortet, og Bille lod straks afgive Salut paa 15 Skud.

Opholdet ved denne gamle danske Koloni blev ret kort. Allerede den 15. lettede Korvetten og stod Nord i for at anløbe Pondicherry, det franske Hovedetablisserment i Indien, hvortil den ankom Klokken 1,30 om Natten. Her aflagde Bille den nødvendige Visit hos Guvernøren og afgik samme Aften Klokken 10 med Kurs for Madras. Vejret var smukt, Vinden god, og Klokken 5 næste Morgen fik Korvetten Madras Fyr i

Sigte, hvorefter den stod ind og ankrede paa Reden Klokken 8.

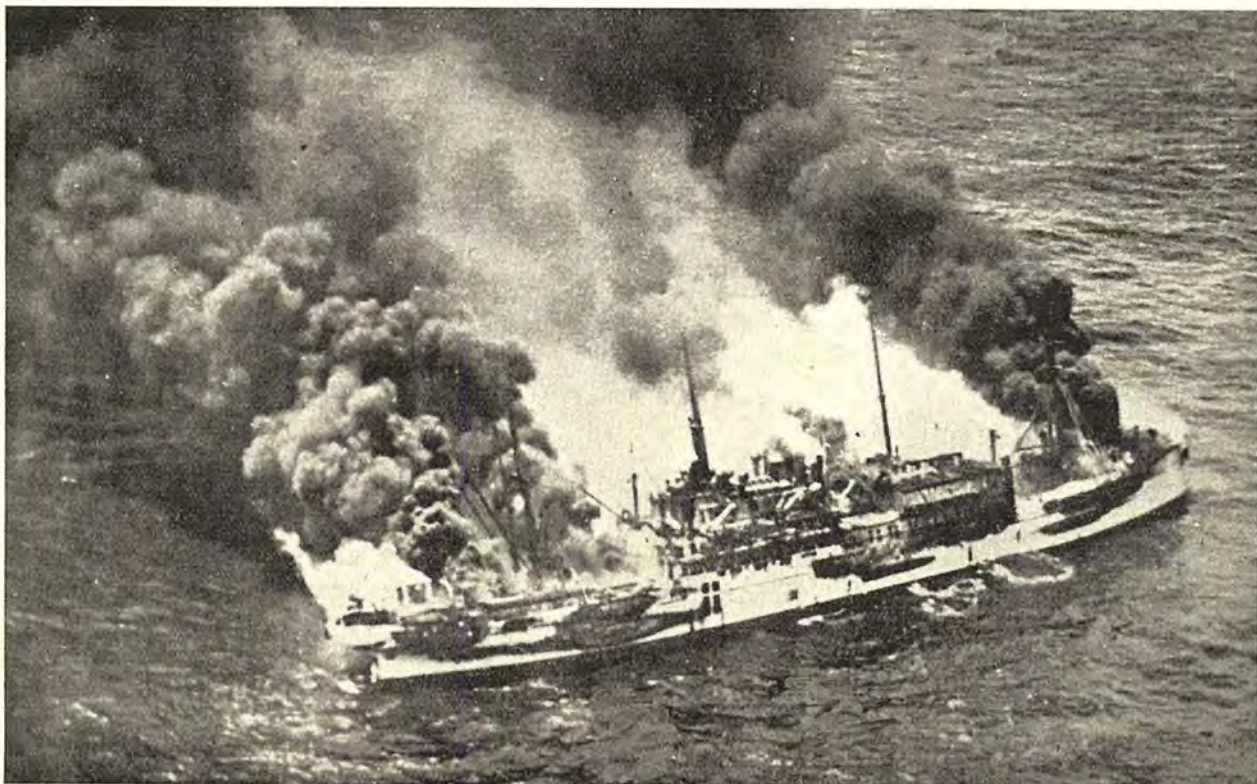
En af Aarsagerne til at anløbe Madras var, at Bille fra Trankebar havde bestilt Skibsbrød bagt der. Da Brødet var færdigt, blev det taget om Bord, og den 21. Oktober gik „Galathea“ under Sejl igen paa Vej til Calcutta. Søndag den 2. November naaede den Hocghlyflodens Munding og blev næste Dag af en Damperslæbt op ad Ganges. Den Slæbetur varede 2½ Dag og kostede ialt 1470 Rupier, i danske Penge 1250 Rigsdaler. Turen op ad Floden var baade smuk og interessant; den foregik kun om Dagen, og skønt Heden var meget trykkende, var der stadig saa meget nyt at se for Folkene, at de næppe kunde løsrive sig fra Dækket. Jo nærmere Korvetten kom ind mod Calcutta, jo skønnere og mere afvekslende var Flodens Bredder. Og naar efter Ankringen Dagens trykkende Hede veg for den kølige Nat, nød alle om Bord denne pragtfulde Stund, hvor Fuldmaanen og Stjernerne straaede saa vidunderlig klart paa den kulsorte Himmel, og hvor utallige lysende Insekter fløj frem og tilbage i Luften. Om Morgenen den 5. November naaede „Galathea“ Calcutta og ankrede lige midt for Byen — Indiens store Hovedstad med de mange Paladser, Pagoder, Taarne, Kupler, vældige Haver og store Skibsværfter laa i al sin Skønhed for Korvettens undrende Besætning.

Hovedformaalet med Opholdet ved Calcutta var at

forberede Ekspeditionen til Nicobarerne. Bille havde Ordre til under ingen Omstændigheder at opgive Danmarks Højhedsret til disse Øer, og da det var nødvendigt, for at udføre denne ufravigelige Pligt paa rette Maade, at holde en mindre Orlogsmand ved Øerne, maatte Bille kunne disponere over en saadan. Guvernementet i Serampore havde derfor, efter Ordre fra den danske Regering, købt en gamle engelsk-ostindiske Trædamper „Ganges“, og straks efter „Galathea“'s Ankring løb denne langs Siden af Korvetten. Bille gav sin Næstkommanderende, Kaptajnløjtnant Aschlund, Kommandoen over „Ganges“, og beordrede to Officerer, en af Lægerne samt to Underofficerer og 12 Mand til at gaa om Bord i den. Resten af dens nødvendige Besætning, herunder Maskinister og Fyrbødere, blev hyret i Land. Men det tog Tid at faa „Ganges“ bragt i brugelig Orden, malet, kalfatret og provianteret — de indfødte Haandværkere arbejdede langsomt — og saa udbrod der Kolerá om Bord i begge Skibe! Denne uhyggelige Sygdom, der hyppigt hjemsøger Skibene paa Ganges, tog hurtigt fat; snart var der 30—40 syge, men heldigvis døde kun tre — Skibmand Thomas Høy, Proviantskriver Frederiksen og den hannoveranske Musikker Hosung. „Galathea“'s Ruf blev indrettet til Skibslazaret, men der var langtfra Plads til alle de syge, og Resten maatte derfor indlægges paa et Høspital i Land.

Fortsættes i næste Nr.

HAR DE HUSKET AT FORNY DERES ABONNEMENT



M/S „Alsia“ i Brand ved Ceylon den 9. Maj 1938. Det begyndte at brænde i Maskinrummet, senere stod hele Skibet i lys Lue, det drev paa Grund og blev til Vrag.

Flydende Kunstværker

Af Otto Ludvig

Fortsat fra forrige Nr.)

Her i Danmark.

OM de danske Orlogsskibe ved vi ikke slet saa meget. Oprindelig havde vi Modeller lige fra 1555, men disse er sikkert blevet taget af Svenskerne i 1658. Men paa Rosenborg Slot findes der Modeller fra i alt Fald 1660. Disse er meget kostbare rent bortset fra deres historiske Værdi, da de er udskaaret i Elfenben.

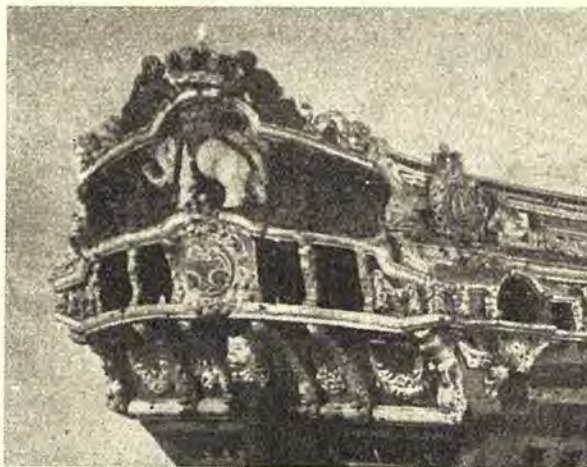
I Aaret 1670 oprettedes imidlertid „Den historiske Modelsamling paa Holmen“.

Denne Modelsamling har Gang paa Gang været udsat for Overlast ved Brand og Krigsbegivenheder. Den ældste Model, Samlingen ejer, er fra 1669 og forestiller Orlogsskibet „Anna Sophia“. Denne har baade Gallionsfigur og Ornamentter agter. De sidste er udskaaret som en Buste af Kurfyrst Johan Georg af Sachsen, der var gift med Skibets Navngiver, Frederik den Tredies ældste Datter Anna Sophia. Endvidere var her skaaret Kong Frederiks Navn, og det hele var flankeret af to Figurer af bevæbnede Negre.

Omkring denne Tid var Flaaden stærkt præget af hollandsk Sømandskab og Skibsbygning, hvilket maa tilskrives Cort Adeler, der havde tilbragt sine første Aar paa Søen i den nederlandske Flaade og derfor gik ind for, at den danske Krigsflaade skulde bestaa hovedsageligt af hollandske Søfolk og Skibene bygges efter hollandske Metoder. Niels Juel, der imidlertid selv havde tjent i Hollands mægtige Flaade, gik stærkt ind for, at vort Søværn først og fremmest skulde være dansk, da han mente, at danske Søfolk var fuldt ud ligesaa dygtige som hollandske, og at den bedste Aand opnaaedes gennem et rent nationalt Personal.

Cort Adeler var imidlertid en meget dygtig Sømand, og baade Niels Juel og Kongen anerkendte hans Dygtighed. Saaledes var det Adeler, der forestod Bygningen af de fleste af Datidens Orlogsmænd. Ogsaa „Anna Sophia“ maa antages at være bygget under hans Vejledning.

Imidlertid maa man undres ved at se den Pragt, der udstraalede fra disse Skibes Udsmykning, naar man ved, hvor slunken Statens Pengekasse paa den Tid var. I 1663 maatte Danmark saaledes for at bøde paa dette Forhold sælge to af sine Nybygninger til



Agterpartiet af Lystfregatten „Elefanten“, Skibet, som i hele sin Tid gav Anledning til Diskussion.

Hollænderne. — At det imidlertid ikke alene var herhjemme, men ogsaa i andre Lande, at det kneb med Pengene ses ved, at det i England under Republiktiden blev beordret, at al Udsmykning af Fartøjerne maatte ophøre. Denne Forordning blev atter ophævet i 1655.

I 1687 byggedes til Kongen en Lystjagt, der blev døbt „Elefanten“. Dens Bygmester var den engelske Skibsarkitekt Francis Sheldon, Dærne Mand udkastede Tegningerne til flere af

de følgende danske Orlogsmænd, og Modeller og Tegninger af disse viser, at han fulgte engelske Konstruktionsprincipper.

Da „Elefanten“ var Kongens specielle Lystskib, blev der intet sparet for at gøre Ornamenteringen saa pragtfuld som muligt. Ifølge Regnskaberne kostede denne Udsmykning alene 350 Rigsdaler, hvilket dengang var en ikke ringe Sum. Denne Sum synes dobbelt saa stor, naar man ved, at „Elefanten“ efter at være blevet skruet ned af Isen solgtes for noget over 200 Rigsdaler.

Det synes, som om de mest overdaadigt smykkede Skibe var de daarlige til at sejle. I alle Tilfælde var det heller ikke de bedste Anbefalinger, „Elefanten“ fik af de Folk, der havde gjort en Tur med dette Skib. Saaledes blev det engang sagt om det, at det slingrede som et „Dejgtrug“.

Det mest bemærkelsesværdige ved „Elefanten“'s Ornamentering er Agterpartiet, der forøvrigt efter engelsk Mønster var afrundet. Under Kronen, der sidder øverst oppe paa Spejlet, ses Elefanten, der skal symbolisere Skibets Navn. Helt nede ved Roret sidder den obligate Løve, der i dette Tilfælde nærmest ser ud til at surmule over sin afsides Anbringelse.

Hollænderne havde Raad til det.

Fra omtrent samme Tidspunkt stammer de tre hollandske Skibe, „Zealandia“, „Hollandia“ og „Prins Willem“.

„Zealandia“ blev bygget i 1653 og var Jan Evertzens Flagskib. Det førte 52 Kanoner og var et prægtigt Skib, baade hvad Sejldygtighed og Ornamentering an-

gaar. I Modsætning til de engelske Skibe havde dette kantet Spejl. Paa dette er sat den kostbareste Del af Ornamenteringen. Mest typisk for dette Skib er de tre Kampagnelanterner, der siden er blevet saa almindelige paa Orlogsskibene.

Alene disse Lanterner, der var anbragt øverst paa Agterspejlet, er et Kunstværk. Meget Arbejde er lagt i Udskaeringen af dem. Den midterste af dem er flankeret af to liggende Løver.

Løver mangler der forresten ikke paa dette Agterspejl, idet der er udskaaret hele syv, af hvilke de to største holder et Vaabenskjold med Krone paa Midten af Spejlet.

„Hollandia“, der var Flag-skib for Admiralerne de Ruyter og Cornelius van Tromp, havde hele 82 Kanoner og var bygget i Amsterdam. Dets Ornamentering var om muligt endnu rigere end „Zeelandia“s. En kostbar Model haves af det i Nederlandsch Historisch Sceepvaart Museum i Amsterdam.

Det tredje af Skibene „Prins Willem“ blev bygget i 1649. I Stævnen findes et Løvehovede, og paa Agterspejlet findes en Figur af Prins Willem den Anden.

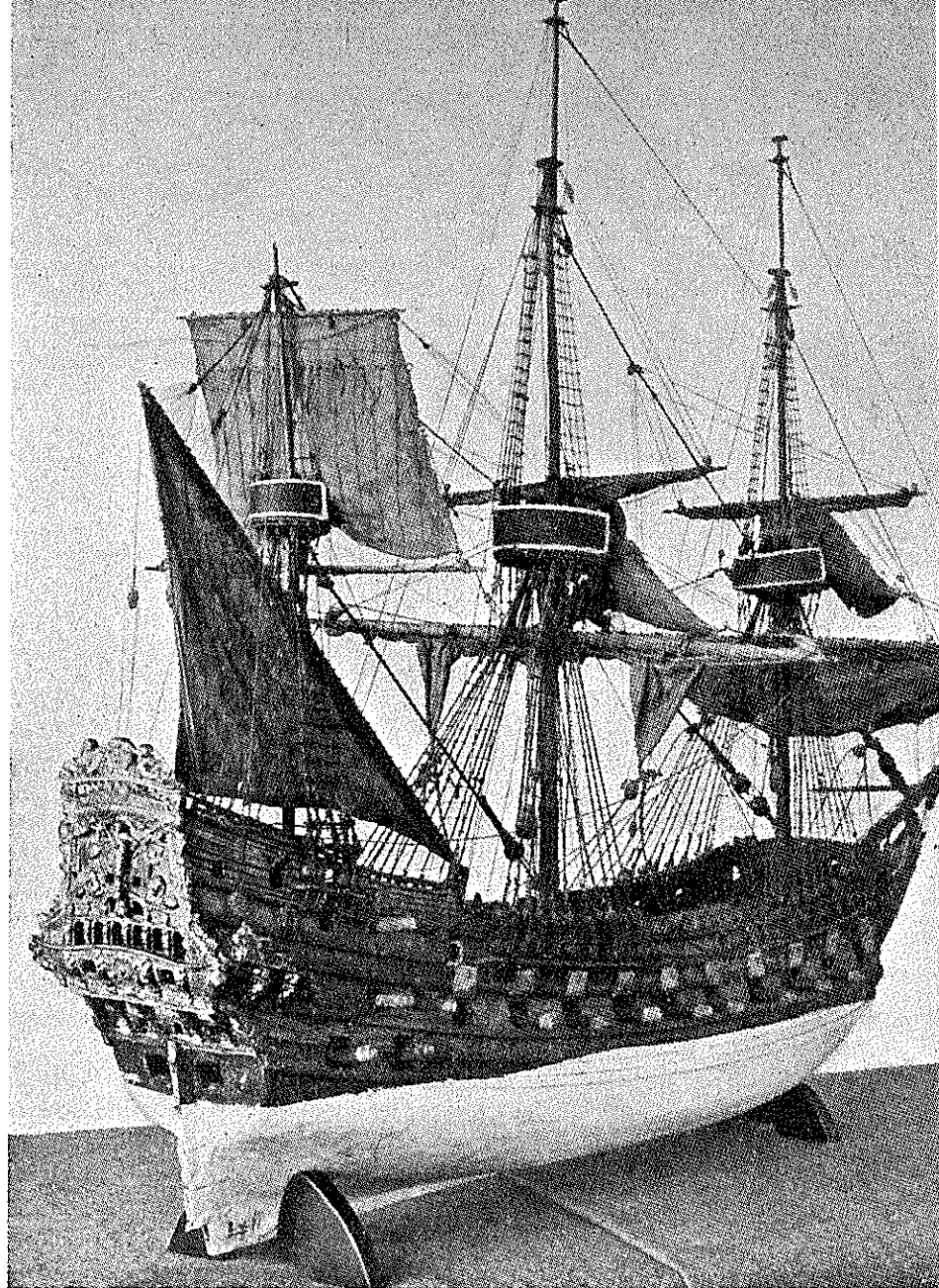
Som man kan se paa Modelerne af disse Skibe, blev der dengang intet sparet for at gøre Ornamenteringen saa smuk som muligt. Dette kom vel af, at Holland paa den Tid var en meget rig Nation. Sejladsen paa Østen indbragte hvert Aar umaadelige Summer.

Fransk Indflydelse.

I Aarene efter 1690 blev de danske Orlogsskibe bygget hovedsageligt efter fransk Mønster. Desuden kunde man fra nu af ogsaa finde de tre Kampagnelanterner paa Flaadens Enheder.

Paa Holmens Modelsamling findes Modellen til Kong Christian den Femtes Lystfregat „Kronen“. Denne Model viser imidlertid desværre ikke Skibets pragtfulde Ornamentering. „Kronen“ endte med at gøre Tjeneste under Sehesteds Landgang ved Stralsund.

Det var imidlertid først med Skibet „Prins Wilhelm“, at den franske Skibsarkitekturs Principper



Den hollandske Ost-Indie-Sejler „Prins Willem“.

holdt sit Indtog i Danmark. Man byggede nu Skibene med Tredækkerne „Le Soleil Royal“ og „Royal Louis“ som Forbilleder. Disse var meget store og havde overhundredre Kanoner ombord.

„Soll Royal“, som Englænderne kaldte det førstnævnte Fartøj, blev bygget i 1692. Det var overmaade rigt smykket. Den engelske Søhistoriker Keble Chatterton siger, at det var saa smukt, at han næsten skammer sig paa sine Forfædres Vegne, der saa hensynsløst anfaldt dette og de andre franske Pragtskibe.

Det havde ikke nogen egentlig Gallionsfigur, men Stævnen gik op i en saakaldt Sløjfe. Spejlet var derimod meget overdaadigt. Her ser man mange forskellige Figurer baade af Dyr og Mennesker. Midt paa Spejlet er saaledes udskaaret et helt Kobbelt Heste, der løber paa en Sky. Denne agter findes ogsaa de bekendte Gallerigange, hvor Officererne maatte opholde

sig. Søjlerne mellem hver Etage er Kunstværker for sig. Modellen af „Soleil Royal“ findes paa Musée Naval i Paris.

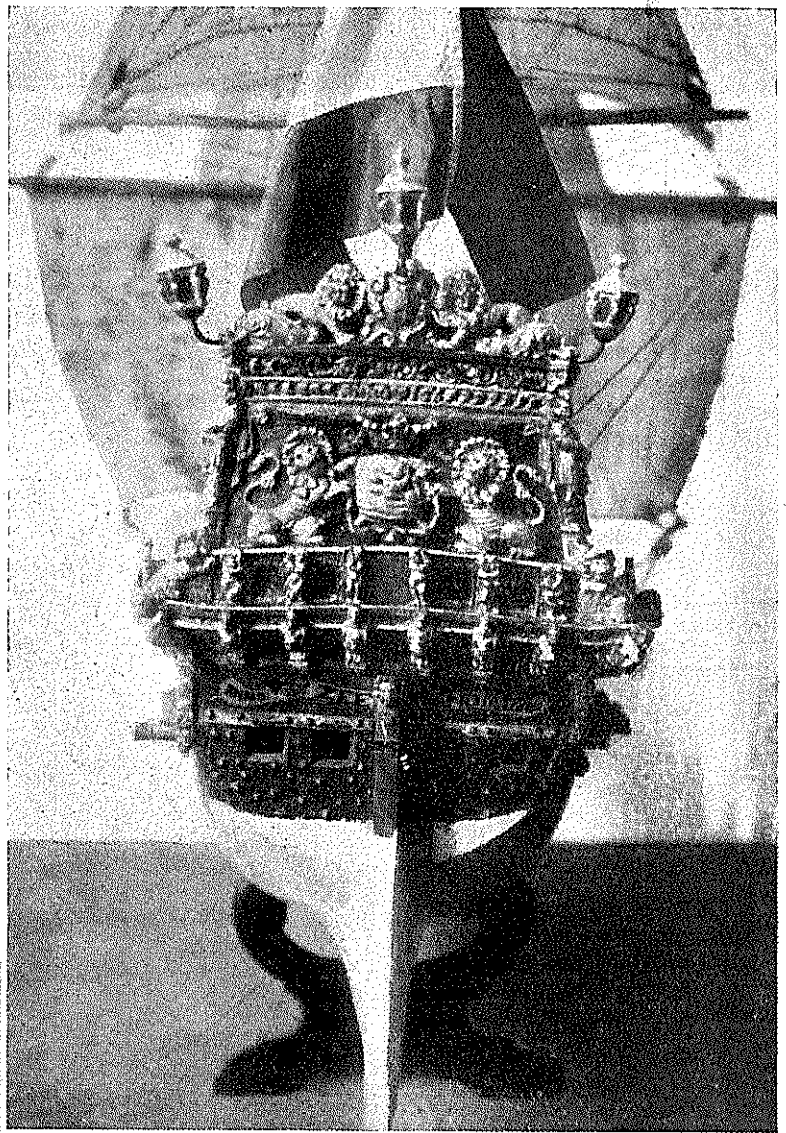
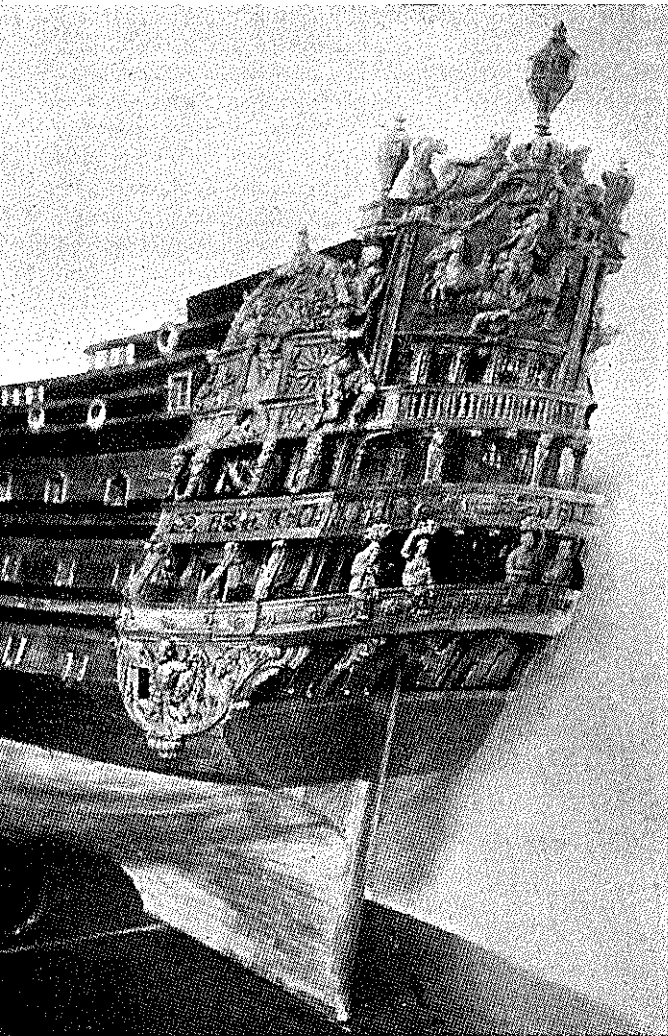
Samme Sted befinder Modellen af „Royal Louis“ sig. Ornamenterne paa denne „Man of War“ er endnu mere sindrigt udskaaret end dem paa „Soleil Royal“.

Den danske Orlogsmænd „Prins Wilhelm“ byggedes i 1696 under Ledelse af selveste Admiral Span. Til sin Hjælp havde han daværende Ekvipagemester Judichær, der senere selv blev Admiral.

Ole Judichær, der med Tiden konstruerede over tredive af Danmarks store Orlogsskibe, havde lært Matematik hos Ole Rømer, og han var den første danske Skibskonstruktør, der byggede sine Fartøjer efter nøjagtige teoretiske Undersøgelser og Beregninger. Han holdt ogsaa meget af overdaadige Ornamentter, hvilket Modellerne af hans Skibe viser.

Judichær led imidlertid senere den Tort at blive afskediget og dømt til at have sit Embede forbrudt efter at have gjort sit Land saa store Tjenester baade som Konstruktør og som aktiv Søofficer. Han

Dette Billede af „Zeelandia“ giver et godt Indtryk af Søfolkernes Forkærlighed for Løve.



arklagedes for Underslæb og for at have undladt at spærre Flinterenden i Aar 1700, hvorved Svenskerne kom i Forbindelse med den hollandsk-engelske Flaade.

Man kan sige om Udsmykningen af disse Skibe, at den ikke svarede til Forholdene indenbords. Besætningen, som ikke selv var Engle, blev ikke behandlet blidt. For alt, hvad de gjorde, som ikke passede Officererne, var der meget strenge Straffe. Der var saaledes baade Straf for at lyve og for at bande, og det var Straffe, Synderen sjældent stod levende igennem. Kost- og Betsforhold var heller ikke af de bedste, og tit skete det, at Staten ikke engang saa sig i Stand til at udbetale Folkene deres Hyre.

Fortsættes i næste Nr.

Bi'ledet viser det franske Skib „Le Soleil Royal“. Kunstkendere maa dog faa Taarer i Øjnene ved Tanken om, at dette Kunstværk i naturlig Storrelse er gaaet tabt for evigt.



Skandinaviske Nyheder.

NORGE. Det norske Postvæsen har meddelt, at der er udgivet Frimærkehæfter med 10-Blokke af Værdierne 5, 10, 20 Øre. Mærkerne er trykt paa Papir uden Vandmærke, og Hæftet koster Kr. 3,50. Til Hæftet er anvendt Ark, der indeholder 90 Mærker + 10 blinde Felter. Herom skriver Postvæsenet:

„Restbeholdningen av specialtrykte ark vil bli solgt; av 20-øres værdien finnes ingen restbeholdning. Et ark 5-øres frimærker à 90 stk. koster kr. 4,50. Et ark 10-øres à 90 stk. koster kr. 9,00. Deler av ark selges ikke. Av norsk kat. nr. 102 b, 15 øre brun, er det kommet inn et lite parti frimerkehefter. Prisen er kr. 1,80 pr. hefte. Salget av frimerkehefter er begrenset så ingen kan få mer enn 1 hefte av samme slag.

Salg til publikum av specialtrykte ark med 90 frimærker og 10 blinde felt er noe helt nytt i Norge. De har hittil ikke vært tilgjengelige for samlere. Det er derfor ingen tvil om at samlerne med begjærighet vil kaste seg over denne nye vare fra Postverkets velassorterte lager. Her er noe for helark-samlere, og her er nye muligheter for dem som samler i blokker, strips og par. De blinde felts muligheter vil bli nøie studert og utnyttet. Bare nu ikke også noen finner på å bruke dem til frankering!“

De nyere svenske Minde-udgaver.

Delaware-Udgaven omfatter følgende Mærker:

a) Lodret takket 13: 5 Øre, grøn, Kr. 1,00 — 0,06, 15 Øre, brun, Kr. 0,40 — 0,03, 20 Øre, rød, Kr. 0,50 — 0,30, 30 Øre, ultramarin, Kr. 0,60 — 0,30, 60 Øre, brunlilla, Kr. 1,20 — 0,25.

b) Takket 13 paa alle Sider: 5 Øre, grøn, Kr. 0,50 — 0,10, 15 Øre, brun, Kr. 1,00 — 0,05.

c) Takket vandret samt een Side lodret: 5 Øre, grøn, Kr. 1,00 — 0,25, 15 Øre, brun, Kr. 1,25 — 0,20.

I 1938 udkom i Anledning af Kong Gustav den Femtes 80 Aars Fødselsdag et Sæt Frimærker, bestaaende af 3 Værdier. Mærkerne var uden Vandmærke og af ens Tegning.

a) Lodret takket 13: 5 Øre, mørkgrøn, Kr. 0,25 —

0,05, 15 Øre, brun, Kr. 0,40 — 0,05, 30 Øre, ultramarin, Kr. 1,00 — 0,85.

b) Takket 13 paa alle Sider: 5 Øre, mørkgrøn, Kr. 0,25 — 0,08, 15 Øre, brun, Kr. 0,40 — 0,06.

c) Takket vandret samt een Side lodret: 5 Øre, mørkgrøn, Kr. 0,60 — 0,15, 15 Øre, brun, Kr. 1,00 — 0,15.

Til Minde om den svenske Digter og Gymnastikpædagog P. H. Ling udsendtes der i 1939, Hundredaaret for hans Død, en Serie Frimærker.

Per Henrik Ling, Skaberen af den svenske Gymnastik samt en kendt Digter, blev født i 1776 og døde i



Fig. 1.

Aaret 1839. Han blev Student og begyndte sin Løbane som Skolelærer i Stockholm, medens han samtidig syslede med dramatiske Arbejder. Under Danmarks Kamp med Englænderne meldte han sig i 1801 som frivillig, men naaede ikke at komme med i Slaget paa Reden. Under sit Ophold i Danmark paadrog han sig en Gigtlidelse, som han led meget under, og som han var bange for skulde lamme hans Arme. Han begyndte derfor at tage Undervisning i Fægning, blev en fortræffelig Fægter og deltog ved Siden af denne Idræt ogsaa i Gymnastik, som efterhaanden fik hans store Interesse.

I 1805 blev han ansat som Fægtelærer ved Lunds Universitet, men i al sin Fritid arbejdede han paa at faa Studenterne til at interessere sig for Gymnastik, hvilket ogsaa lykkedes ham. Det var i denne Periode, han fremkom med sit Forslag til et nyt, ejendommeligt Gymnastiksystem, der var baseret paa Princippet „at kende det Legeme, der skulde opdrages og udvikles“. Han blev snart, først af Studenterne, senere af hele Sveriges Befolkning, elsket og anerkendt for hans System, hans store Begejstring for at udvikle Ungdommens Sportsinteresse og hans varme Hjertelag. I Maj 1813 oprettedes paa hans Initiativ det „Gymnastiske Centralinstitut“, og da han som Digter ogsaa vandt stor Anerkendelse, naaede han for sine litterære Arbejder at blive Medlem af det svenske Akademi.

Fortsættes i næste Nr.



Fig. 2.

H. C. Aug. Hansen, St. Strandstræde 4 • Køber og sælger alle gode Frimærker. Speciale: Oversø

KAP HORNS-GUT

Fortsat fra forrige Nummer)

SYTTENDE KAPITEL

SAA er det bedst, vi gaar i Gang med at skifte Sejlene igen," sagde Styrmand Høj, da Erik ved eet Glas kom op og overtog Vagten. „Og vil De saa sørge for, at Harry faar den Tjære slikket rent op dér nede paa Stordækket, at vi ikke skal faa den slæbt ud over det hele.“

Erik svarede med et kort „Javel“ og satte sig straks i Bevægelse forefter; men Styrmand Høj stoppede ham i Farten.

„Javel og javel," sagde han. „Man hører ikke andet end javel fra Dem. Hvad er der i Vejen, at De saadan gaar og sætter hele Humøret til? Er det virkelig det lille Fruentimmer, som har gjort Dem melankolsk?“

„De maa tro, hvad De vil, Styrmand Høj," sagde Erik. „Blot De ikke lader nogen anden vide, hvad De tror.“

„Ja, det er godt nok, Malm. Men sig mig, hvad fører det til? Faar Kaptajnen Nys om, hvad De har for, bliver Tilværelsen ikke lystig for Dem Resten af Rejsen. Og Parker, Malm — hvis De kendte ham, vilde De ikke sørge over ikke at kunne faa ham til Svigerfar.“

„De forstaaer ikke, Styrmand," sagde Erik.

„Jo, det er netop det, jeg gør. Og De maa ikke tage mig det fornærmeligt op, naar jeg siger, hvad jeg tænker. Jeg siger det i en god Mening. Den lille Heks gaar og gør Nar ad Dem, og det gør hun ogsaa ad mig.“

Erik studsede. Han saa spørgende paa sin Foresatte.

„Ja, ikke saaledes at forstaa, at jeg gaar paa Frierfødde," lo Styrmand Høj. „Men Pigebarnet gør Nar ad mig alligevel — og det paa en forbandet irriterende Maade, saa jeg ikke er fri for at blive til Grin for Rapperne ogsaa. Men det skal Damen nu nok faa betalt ved Lejlighed.“

„Jeg forstaaer Dem ikke, Styrmand," sagde Erik. „Og De forstaaer heller ikke mig. Men maaske De engang vil komme til det, og saa vil De sikkert ikke findet det underligt, om jeg ikke ser særlig lyst paa Tilværelsen i Øjeblikket.“

„Forstaaer," brummede Styrmand Høj og gik ned. „Nej, om jeg gør — oprigtig talt, og jeg kommer saamænd heller aldrig til det.“ — — —

Stormsejlene var slaæet under igen. Røjlræerne var taget til Dæks. Vandfæde og Reservespir og alt andet løst Inventar paa Dækket havde faaet Ekstrasurringer. Og nu, da Himlen var høj med Sol, og der blæste en

let Brise, blev Frivagten holdt oppe, og alle Mand var i Gang med at tjære Dæk. Begge Styrmandene gik hver med en langskaftet Tjærekost og vaagede over, at der ingen Helligdage blev. Og oppe paa Forkant af Halvdækket stod Passagererne som interesserede Tilskuere.

„Søfolk er i Grunden nogle underlige Mennesker," sagde Helga, da Kaptajn Steffen kom op fra Kahytten og stillede sig ved Siden af dem.

Kaptajn Steffen drejede hastigt Hovedet om mod sin Niece og betragtede hende tilsyneladende forbavset.

„Ser man det! Du er maaske begyndt at skifte Mening? — Naar alt kommer til alt, er Du maaske ogsaa kommet paa andre Tanker.“

Konsulinden saa opmærksomt fra den ene til den anden.

„Ja, Søfolk er saamænd ikke altid, som en ung Pige forestiller sig dem," sagde hun. „Det maa jeg bekende. Og det vilde være godt for Dig, lille Helga — og for os allesammen, om det var, som Din Onkel siger.“

„Aa, Mor," udbrød Helga irriteret. „Du piner mig med at tale saaledes. Onkel mente jo heller ikke, hvad han sagde.“ ... Hun lagde sin Arm ind i Kaptajn Steffens og saa ham spørgende op i Ansigtet. „Vel Onkel?“

„Vist ikke nej," svarede Kaptajnen og klappede venligt sin Niece paa Haanden. „Men blot ikke saa ivrig, lille Helga. Hvad er det saa, Du finder underligt ved Søfolk?“

„At de er saa store Grise, som de i Virkeligheden er," sagde Helga.

„Ja, det er nogle uappetitlige Fyre allesammen," faldt Konsulinden bifaldende ind. „I hvert Fald saalænge de endnu ikke er Kaptajn.“

Kaptajn Steffen slap sin Nieces Arm og spærrede Øjnene vidt op.

„Nej, nu har jeg aldrig hørt Mage," udbrød han. „Nej, nu har jeg aldrig —“ ... Han vinkede forefter. „Aa, Styrmand Høj! Kom her op lidt, saa skal De høre Deres Skudsmaal.“

Styrmanden kastede Tjærekosten og skyndte sig agterover.

„Ved De, hvad min Niece kalder Dem?" spurgte Kaptajn Steffen med en svag Antydning af en Skælm i hver Øjekrog, da Styrmand Høj, duftende af finsk Tjære og ikke ganske uden Pletter paa Hænder og Tøj, kom op paa Halvdækket.

„Det var ikke rettet mod nogen bestemt," sagde Helga højtrød i Ansigtet. „Men De maa da indrømme, at det er noget Griseri, det de laver dér nede paa Stordækket.“

Styrmand Høj saa forbavset paa Helga — dernæst paa Kaptajnen; saa hostede han og saa op efter Vindposen.

„De behøver saamænd ikke at se saa himmelfalden ud, Hr. Styrmand,“ sagde Helga. „Har de maaske ikke hver eneste Dag skuret og skrubbet dette Dæk, saa jeg ligefrem har frydet mig over, hvor hvidt det var? Og har jeg ikke selv hørt, hvorledes de stakkels Matroser er blevet skældt ud, blot de tabte den mindste Klat Tjære paa det — for ikke at tale om Harry med Tjærepotten forleden? Og nu — gaar de nu ikke og søler det hele til, saa det flyder i Tjære? Det er ved Gud Griseri, og der er ikke Spor af Mening i det.“

„Bah!“ udbød Kaptajn Steffen. „Slap det dér ud? Hvad siger De til det, Styrmand Høj?“

Men Styrmand Høj sagde ikke noget. Han stod og tyggede og sank med Munden fuld af ingenting. Saa vinkede han ad Erik.

„Det er jo for Hornet,“ sagde Erik, da han hørte Beskyldningen. „Den Tjære er saamænd nok borte igen, naar vi kommer om paa den anden Side.“

„Aah, I med Jeres Horn,“ udbød Helga yderligere irriteret. „Man hører snart ikke andet end Horn og Horn fra Morgen til Aften. Det er vist mest Indbildning, at det er saa slemt.“

„Ja, det tror Folk, som aldrig har været der,“ sagde Erik. „Men dersom de havde den mindste Anelse om, hvilken forfærdelig Masse Vand der kommer indenbords der nede, vilde ingen undre sig over, om vi opsaa dyppede os selv i Tjære hver Dag.“

Helga rystede tvivlende paa Hovedet. Konsulinden fik Gaasekød, og Kaptajn Steffen lo.

Ja, det skal nok have været brugt meget før i Tiden i Mangel af Olietøj,“ sagde han. „Jeg kan huske, Juliane, at Din Mand engang fortalte, han havde været med til, at hele Besætningen — lige fra Skipperen og ned til Skibsdrengen — havde taget Tjærebad hver Dag og bagefter rullet sig i Albatrosfjer.“

„Snak,“ sagde Konsulinden og tjattede ud efter Broderen. „Du er da blevet helt utaalelig i den senere Tid, Georg.“

„Det er sandt nok,“ faldt Styrmand Høj ind, og nu lyste hans Ansigt af Underfundighed. „Jeg var selv med. Det var mig, der var Drengen.“

„Hvor vilde jeg gerne have set Far i den Mundering,“ lo Helga. „Han maa have set kostelig ud.“

„Ja, som en Engel omtrent,“ kom det tørt fra Styrmand Høj. „Han manglede kun Vingerne.“

Konsulinden snerpede Munden sammen og gik ned. Helga stivnede i sin Latter og saa paa sin Onkel; men Kaptajn Steffen lod som ingenting, til begge Styrmandene var gaet. Saa tog han hende under Hagen, og hans Stemme lod med den gamle Alvor:

„Man skal ikke blande sig i Skibets Arbejde.“

„Springere!“ varskoede Rorsmanden.

„Springere! Springere!“

Raabet forplantede sig over hele Skibet som et Signal til at lade alt Arbejde hvile, og alle Mand slap Tjærekostene og løb forefter til Bakken — klar ved Harpunlinen.

Andenstyrmand var hurtig ude paa Agterhalerne. Han tog en Surring om Livet og gjorde Harpunen klar. Med begge Hænder omklamrede han Skaftet, der var saa langt at den blanke Kniv næsten rørte Vandet.

I taktfast Tempo — som et Geled Soldater — kom Springerflokken anstigende med Kurs mod Skibet. De pustede og stønnede, hver Gang de slog deres Volter op over Vandet; men de kom ogsaa med en otte Mills Fart og gik forbi. Saa vendte de pludselig om og spredte sig, og nu kom de fra alle mulige Retninger og begyndte en kaad Leg for Boven.

„Pas op, Malm! Pas op!“ varskoede Styrmand Høj, da et blankt Legeme kom skydende op fra den Side. Erik vendte Ryggen til.

Forskibet hævdede sig med Dønningen. Som i Kaadhed eller paa Trods vendte Springeren sig med Bugen opad lige under Pynetenstokken.

„Nu! Nu!“ raabte Styrmand Høj.

Med et „Kæh“ fløj Harpunen Erik ud af Hænderne og ramte i Springerens hvide Bug. Den gik ret igennem og smøgede Laaser af, saa Kniven drejede sig tværs paa den modsatte Side, og nu var Resten af Flokken som blæst bort.

„Hal ind!“ varskoede Erik.

Og Mænnen løb langs Dæk med Linen. De stemte i med en Opsang til Springerens Pris og gled og forbandede Tjæren.

Saa hang den oppe under Blokken — Havets fredeligste Dyr — gennemboret af et dræbende Jern midt under sin uskyldige Leg. Den sitrede. Der gik en Skælven igennem dens slanke Krop — en stum Fortolkning af Smerte, mens Blodet tapløb af den. Men Tanken om en fersk Bøf midt i Atlanten gør Søfolk haarde og uimodtagelige for slige Indtryk.

„Hørte De den?“ spurgte Styrmand Høj. Hvor den formelig peb, da den fik Jernet.“

„Ja, er det ikke besynderligt?“ svarede Erik. „Hvem skulde tro, at saadan et dumt Havdyr, der ellers antages for at være stumt, pludselig kan faa baade Mæle og Forstand til at give Faresignal til Kammeraterne.“

„Nej, efter almindelige videnskabelige Beretninger skulde man ikke tro det.“ lo Styrmand Høj. „De skulde blot prøve at fortælle det til en af disse kloge Naturfuskere, eller hvad de nu kaldes — de Landkrabber, der gør sig til af al deres Visdom, og De maa kalde mig et Fæ, om han ikke vilde trække overbærende paa Skuldrene ad Deres Paastand.“

Springeren blev hængt op under Storstaget, mens Kokken flænsede Spækket af og parterede den. Det gik ud over det nytjærede Fordæk. Men Søfolk er Søfolk, og Springerbøf er Springerbøf, saa faa Tjære være, hvad det er. Om igen er ikke alene Soldaterarbejde; det bruges ogsaa til Søs, og det var, som Styrmand Høj sagde, en regulert Om-igen-er med Fordækket.

Saa blev der lagt Gangbrædder fra For til Agter, og Mænnen balancerede paa stram Line han ad Brædderne — godt for dem, at de ikke var højere til Vejrs. De slap med Styrmandenes Velsignelser, naar de traadte udenfor.

Luften var svanger med fed Os. Kokken smeltede Spæk og svedte Tran, og Folkene i Lukafet svælgede i Springerbøf. De skovlede i sig med Kniv og Gaffel, og slog det ikke til, tog de Fingrene til Hjælp. De aad, og de spændte Livremmene ud, og de aad igen; men der var langt til Bakkens Bund.

„Er der ingen, der vil have mere?“ spurgte Drengen, da han ryddede af Bordet. „Der er Masser endnu.“

„Tag det bort,“ befalede Bedstebejsen og slog ud med Haanden. — „Over Siden med det. Ingen skal sige, at vi faar mere, end vi kan spise.“

En bifaldende Grynten hørtes fra Kammeraterne, og Drengen adlød, men han stak først i Smug et lækkert Stykke Bøf ind paa sin Køjehylde. Saa fik de Snadderne frem, og nu sad de i Tavshed og nød Velværet, mens Styrmand Høj stod paa Forkant af Halvdækket og nød sit eget Spejlbillede i det nytjærede Stordæk.

Passagererne var oppe. De stod betaget af det pragtfulde Himmelpanorama, der i Solnedgangen tonede frem over den vestlige Horisont.

Det begyndte med en stor, sort Skybanke, der som et Bjergland hævede sig op over Synskredsen. Saa tangerede Solen Banken, og Bjergene fik en hvid og gylden Overkant. Og Solen daledede videre og faldt Banken i Ryggen og gennemkløvede den med Bundter af Flammesværd. Saa delte Banken sig og udsendte Cumuluskyer og Stratuskyer af de mest fantastiske Farver og med en Farvepragt, der kunde ses, men hverken males eller beskrives. Helt nede ved Kimmingen stod Havet i Brand. Og Solen gik gennem Branden og forsvandt som et Ildøje, der lukkes. Men ovre paa den østlige Himmel sad Maanen — skæv i Ansigtet og bleg af Misundelse. Saa trak Banken sig sammen igen og blev til den samme sorte Masse, som da den først havde hævet sig over Synskredsen — men med en lille, azurblaa Himmelso i.

„Det var vidunderligt!“ udrød Helga begejstret. „Aldeles vidunderligt!“

„Enestaaende!“ bifaldt Konsulinden.

„Ganske smukt,“ kom det tørt fra Styrmand Høj.

„Man skulde tro, at den Gamle deroppe havde været sit Malerskab.“

Damerne vendte sig indigneret bort, og Styrmand Høj gik over paa den læ Side af Halvdækket og tog imod Afløsningen til Roret, som kom vraltende langs Stordækket ved Siden af Gangbrædderne.

„Nea da! Har I nu ædt saa meget, at I ikke kan holde Tungen lige i Munden!“ buldrede han Manden i Møde. Dersom Du ikke kan holde Dig fri af Dækket, skal Du komme saa højt op, at Du kan høre Englene nyse.“

Men Manden havde ikke højtflyvende Griller. Han tog Brædderne agterefters i en pludselig forceret Fart — med Hopsatrin — og med Armbevægelser i alle mulige Retninger.

Kaptajn Steffen traadte i det samme ud af Bestiklukafet.

„Barometret falder, Styrmand. Jeg tænker, vi faar Forandring.“

„Ja, det betyder jo som oftest noget saadant, naar Himler er oversmurt med Farvelade, som den var før,“ svarede Styrmand Høj og skævede efter Damerne. „For

Helga vilde se Havet i Oprør.



den Sags Skyld var det jo heller ingen Skade til snart at faa lidt mere Vind igen.“

Han havde næppe faaet talt ud, før Andenstyrmand kom springende op ad Trappen fra Stordækket.

„Har De set den! Har De set den!“ raabte han, idet han pegede ned mod Skybanken.

„Hvilket?“ spurgte Kaptajnen og Styrmand Høj i Munden paa hinanden.

„Pletten dernede! Se, hvor den hvirvler rundt.“

De stod alle tre et Øjeblik og betragtede den lille blaa Himmelso. Den var cirkelrurd, og det saa ud, som om den drejede sig med rivende Fart om sit eget Centrum og rev Kanten af Skylaget med sig i fine Trævler som Spaaner fra en Rundsav.

Saa kom Fortravet — en Dønning som en Højslette med to andre efter sig — den ene lige i Fælene paa den anden, og dette Varsel om, hvad der vilde følge efter, kunde vel ingen erfaren Sømand i Langfarten være i Tvivl om.

„Gør alt fast!“ varskoede Kaptajn Steffen. „Alle Mand paa Dækket!“

Styrmændene løb forefter og rensede Lukafet for alt, hvad der kunde gaa paa to Ben. Mændene mukkede, og Bedstebejsen snakkede med sig selv om Krakileri og Tossastreger. Men den Fart, Erik Malm sendte ham ud paa Dækket med, fortalte ham, at der ogsaa var Alvor med i Spillet.

Det var en forbavsende Indflydelse, det havde paa Efternølerne, at Forgangsmanden gav et godt Eksempel. De formelig sprang op ad Vævlingerne som Aber —

trods Springerbøffen, og nu laa de paa Maven over Ræerne og mukkede videre, mens Skybanken trak sig højere og højere op over Himlen, og den lille blaa Plet savecte sig større og større og rev og flaaede i Sky-laserne og kærnedø dem rundt, saa de tilsidst blev helt mælkehvide.

Vinden var nu døet helt bort. Den sorte Himmel hang lavt — trykkende lavt, og det endte med, at den faldt ned. Det begyndte med Regn i store Draaber, der faldt haardt mod Dækket som Klatter af smeltet Ely. Men saa slog Rurdsaven Gnister. Lyn fulgte paa Lyn — i Kugler og i Zig-zag, og de spaltede Mørket paa Kryds og tværs og aabnede for Himmelslusen, saa Regnen pølede ned i Straaler.

Pludselig kom Vinden igen — pibende og hylende ud af Mørket med et Brag af Torden efter sig, og den tørnede mod Undermærssjellene, saa „Neptunus“ krængede over med Lønningen under Vand. Gangbrædderne ramlede ned i Læ. Styrmandene kørte paa Hænder og Fødder rundt mellem Tovværket paa det fedtede Dæk, og oppe paa Fokkeraaen laa Folkene og sloges med Sejlet. De satte Kløerne i det vaade og stive Sejldug, men Folderne smuttede dem ud af Fingrene og rev Neglene af dem.

„Gamle Kællinger! Gamle Kællinger!“ brølede Styrmand Høj. „Jeg skal komme op og sparke Jer rød allesammen!“

Og som om han vilde gøre Alvor af sin forfærdelige Trusel, arbejdede han sig op over det skraanende Dæk mod det luv Fokkevant. Han naaede dog næppe Hålvvejen, før en Lavine af Vand kom susende ind over Siden og sendte ham tilbage mod Læ med en Kraft, som om han skulde løbe Skanseklædningen sønder og sammen. Men den tykke Staalplade holdt, og Styrmand Høj tumlede uden en Lyd ned mellem den og Spiren.

Ingen havde bemærket hans Uheld. Erik var allerede enteret op ad det læ Vant — paa Indersiden, da Søen kom over, og nu laa han oppe paa Fokkeraaen og hersede med Sejl og Fok. Han var kommet dumpende ind paa Ræzen som en Aabenbaring og havde uden Skaansel trampet Bedstebejsen over Fingrene med sine store Søstøvler. Men hvad skulde Bedstebejsens Fingre ogsaa paa Ræzen, naar de havde deres Plads i Sejlet?

Da de saa langt om længe fik Fokken bjærget og kom ned, fandt de Styrmand Høj liggende hjælpeløs, hvor han var faldet. Han rørte sig ikke, skønt Vandet ustandseligt spulede ind over ham. Han laa blot og gurglede og siede det ud igen som en Bardehval.

Saa forsigtigt, som det lod sig gøre paa et Skil i en halv Orkan, blev han transporteret agterud og til Køjs. Kaptajn Steffen havde konstateret Brud paa venstre Laarben og lagt Skinner paa, og Styrmand Høj havde holdt et syndigt Hus. Han havde forsvoret sig baade til den ene og den anden, om han nogensinde mere skulde gaa til Søs med Kvinder om Bord.

Da Erik kom op paa Halvdækket, fandt han baade Kaptajn Steffen og Helga i fuld Stormmundering. Konsulinden var gaaet til Køjs, da hun mærkede, at Uvejret kom. Men Helga vilde se Havet i Oprør. Hidtil havde hun kun haft Følelsen af det, og nu stod hun og støttede sig til sin Onkel — midt i Stormen — med Sydvesten kækt skudt tilbage i Nakken, saa Lokkerne dansede om hendes blussende Kinder. Og hun nød begget Dele.

Det var ikke Søer efter almindelig Opfattelse, der tumlede med „Neptunus“. Det var Bjergkæder af Vand, der væltede sig ind mod Skibet, og det hev over og rejste sig og hev over igen, saa Stordækket fyldtes — snart fra Læen og snart fra Luven; og det satte Boven under, saa Fontænerne stod helt op over Fokkeraaen.

„Naa, Andenstyrmand,“ sagde Kaptajn Steffen og vendte sig mod Erik, der stod betaget af det uvante Syn, Helga frembød i Stormmundering. „Nu maa De jo saa overtage Førstestyrmands Vagt, og saa maa vi skiftes. Hvordan har han det dernede?“

„Han er rasende,“ sagde Erik. „Det bliver vanskeligt at holde ham i Køjen.“

„Han maa finde sig i det de første seks Uger,“ sagde Kaptajn Steffen. „Og han maa være glad, hvis han slipper med det.“

„Seks Uger,“ gentog Helga med en Klang i Stemmen, der røbede alt andet end Beklagelse. „Og skal Du saa være paa Dækket hver anden Vagt, Onkel — og til Køjs hver — —?“

„Og til Køjs hver anden,“ faldt Kaptajn Steffen hende i Talen og betragtede hende fra Siden.

Helga trak Sydvesten ned i Panden, men ikke længere, end hun kunde sende Erik et stjaalent Blik under Kanten. „Hvorledes tror I, det nytjærede Dæk har det?“ lo hun.

„Ikke spydig,“ sagde Kaptajn Steffen. „Dækket kan vi altid give en Omgang igen i Morgen.“

„Da ikke i dette Vejr, Onkel?“

Kaptajn Steffen rystede paa Hovedet.

„Jeg tror ikke, det holder sig til i Morgen. En Storm, der kommer saa pludselig og med de Symptomer, er sjældent langvarig. — Hvad mener De, Malm?“

„Det er vanskeligt at forudsige,“ sagde Erik. „Men jeg har dog før været med til, at vi Vinterdage er sløret ud af Sydost-Passaten og lige ind i en Storm, som har holdt sig helt om i Stillehavet.“

„Det var dog forfærdeligt,“ udbød Helga. „Saa er det da heldigt, at vi er i Juni Maaned nu, ellers ved jeg ikke, hvorledes det skulde gaa med Mor. Hun lider saa frygteligt i al den Slingerage.“

„Ha, Juni!“ sagde Kaptajn Steffen. Du husker nok ikke, det svarer til November hjemme. Vi er paa Syd Bredde, Helga.“ ... Han gik hen og saa paa Kompasset. „Ja, den er regulert nok fra Sydvest, Malm. Men jeg tror nu alligevel ikke, den holder sig til i Morgen.“

Fortsættes i næste Nr.

Læs

Sejl og Motor - det fuldendte Sejlsportsblad
spørg Deres Bladhandler



Saaledes illustrerede Tegnersken
Sys Gaugin Søfartens Biblioteks
Virksomhed i B. T.

BØGER

PAA

REJSE

I Nyhavn ligger „Søfartens Bibliotek“, hvis Personale arbejder til Lyden af snurrende Spil og hylende Dampsirener. Lige udenfor Vinduerne udfolder Havnens travle Liv sig for ens Øjne, hvis man har Tid til at lægge Mærke til det. Det har man sjældent, naar man staar inde mellem Reolerne.

Her findes Bøger, der, hvis de kunde tale andet Sprog end det, der staar trykt paa deres hvide Blade, kunde fortælle mangt og meget fra alle Egne af Jorden. Flere af dem har tilbagelagt Rejser, der maalt i Sømil vilde strække sig Kloden rundt. De har aldrig Ro disse Bøger. De har ligesom dem, der læser dem, en stadig Længsel efter Havet.

Imidlertid har Søfolkene ikke altid haft saa god Lejlighed til at stifte Bekendtskab med Bøgerne, mens de var paa Søn. Før „Søfartens Bibliotek“ blev stiftet, fandtes der ganske vist ogsaa Søfartsbiblioteker. Saaledes var der baade „Navigatørernes Bibliotek“ og „Maskinmestrenes Bibliotek“. Endvidere havde flere store Rederier og Orlogsmarinen anskaffet Bøger til Skibenes Besætninger. Men for det første var disse Bogsamlings Størrelse selvfølgelig ret begrænset, og for det andet var Bytningen af Bøger Skibene imellem ret tilfældig.

I August 1939 besluttede man derfor at samle disse Biblioteker til eet. Men desuden skulde der en vis Kapital til for at starte en saa stor Bogsamling som „Søfartens Bibliotek“, der hvert Aar anvender ca. 20.000 Kroner alene til Indkøb og Indbinding af Bøger. Disse Penge anskaffedes ved velvillige Bidrag fra mange Sider. Det kan saaledes nævnes, at Rederiforeningen, flere Kommuner, Firmaer og Privatpersoner hvert Aar yder et betydeligt Tilskud. I Lighed med andre Folkebiblioteker modtager det tillige et aarligt Statstilskud.

Tal er kedelige, men i dette Tilfælde vil de give et godt Billede af Bibliotekets Virksomhed. Lad os derfor se paa Regnskabet for et enkelt Aar:

I Tiden fra den 1. April 1943 til den 31. Marts 1944 havde Biblioteket en Irtdægt paa 42.820,03 Kroner. Heraf brugtes 42.616,11 Kroner, saaledes at man kunde slutte Regnskabsaaret med et Overskud paa 203,92 Kroner.

Den 31. Marts 1944 ejede „Søfartens Bibliotek“ ialt 26.259 Bind. af Haandbøgerne var „Hvem-Hvad-Hvor“

den mest læste, idet 27,99 Procent af Udlaanene fra den faste Del angik denne Bog.

Biblen havde en Udlaansprocent paa 1,67, medens Lærebøger i Sprog (Engelsk og Tysk) havde en Procent paa ca. 9.

Ombord i Skibene var der ialt i Aaret 1943—44 et Udlaan paa 40.646.

Straks fra Starten fik Biblioteket Vanskeligheder at kæmpe med. Allerede i Krigens første Maaneder forliste mange danske Skibe, og derefter kom den 9. April 1940, hvorved mange Skibe blev trængte til at søge



Bibliotekets Leder, Kaptajn Juel-Hansen ved sit Skrivebord.



Lederen af Biblioteket omgivet af Personalet.

fremmed Havn. Med denne Dato var Krigen rykket Danmark nærmere. Forlisene fortsatte nu ogsaa i indlandske Farvande. Og saa naaede vi til den 29. August 1943, paa hvilken Dato vor Orlogsflaade maatte lægge op for ubestemt Tid. Stadig skete nye Krigsforlis.

Ved alle disse Begivenheder blev Bibliotekets Bogbestand reduceret stærkt, men derfor gav man ikke op. Netop under saadanne Forhold har et Søfartsbibliotek sin største Berettigelse.

Dette ved Søfolkene, og de paaskønner det Arbejde, der bliver gjort for at afhjælpe dem Krigens Tungesind ved at give dem samme Anledning til Læsning som Folk i Land. Det sker ikke saa sjældent, at Lederen af Biblioteket, Kaptajn Juel-Hansen modtager Besøg af en Sømand, der paa sin stilfærdige upralende Maade fortæller om et lykkelig overstaaet Krigsforlis. Ofte ender denne sin Beretning med følgende Sætning: „Ja, Skibet fik jo nogle drøje Knubs, men det lykkedes os dog at redde Skibsbiblioteket!“

Forøvrigt har Biblioteket en udmærket Assuranceordning, idet Rederiforeningen har optaget det i sin Løseforsikring. Paa den Maade bliver næsten hver enkelt mistet Bog erstattet fuldtud. At Søfolkene ellers selv sætter en Ære i at behandle Bøgerne pænt, fremgaar af Aarsberetninger, i hvilke man kan se, at Tabene ved Sløseri er uhyre smaa. Paa et enkelt Aar har „Søfartens Bibliotek“, saaledes kun mistet 16—17 Bøger paa denne Maade.

Imidlertid kunde det maaske interessere at høre, hvad Søfolkene læser. Paa mit Spørgsmaal tager Kap-

tajn Juel-Hansen en Aarsberetning frem, hvoraf det fremgaar, at de sejlsende Læsere overhovedet ikke interesserer sig for Krigslektüre, hvad man godt kan forstaa. Sømanden har ikke Erug for Skibsbiblioteket som en stadig Paaminder om det farlige Arbejde, han har at udføre. Tværtimod skal det hjælpe ham til at glemme, at der er noget, der hedder Torpedoer og Miner. Dermed være dog ikke sagt, at Søens Folk ikke interesserer sig for Verdens store politiske Problemer. Politiske Bøger har nemlig ogsaa deres Interesse.

Friske Rejsebeskrivelser og gode Romaner er dog højst vurderet ombord i Skibene. Faktisk er det de samme Romaner, der har Succes paa Søen som i Land.

Men hvem læser saa flittigt som Søens Mænd? Ja, efter Udlaanet fra „Søfartens Bibliotek“ at dømme læser Dæksbesætningerne gennemsnitlig flere Bøger end Maskinbesætningerne. Endvidere læser Officererne mere end Skibenes Menige. Alligevel sker det ofte, at Skibsdrengen læser de samme Bøger som Kaptajnen.

Skibsbibliotekerne deles i to Afdelinger, en „vandrende“ Del og en fast. Den vandrende Del cirkulerer til Stadighed mellem de forskellige Fartøjer, medens den faste, der bestaar af bestemte Haandbøger, er ens paa alle Skibene.

Studiesamlingen er en Afdeling for sig, der ikke kommer paa Søen af Hensyn til Tabrisikoen. Men naar Søfolkene er i Land, kan de til enhver Tid søge Oplysninger i Studiesamlingens Bøger om faglige Emner. Denne Afdeling bliver dog ikke alene søgt af Søfolk, mange Mennesker af alle Erhverv søger her Oplysning

om alt Søen vedrørende. Sommetider kan Opgaverne være lidt vanskelige at løse for Biblioteket. Som et Eksempel paa dette fortæller Kaptajn Juel-Hansen følgende:

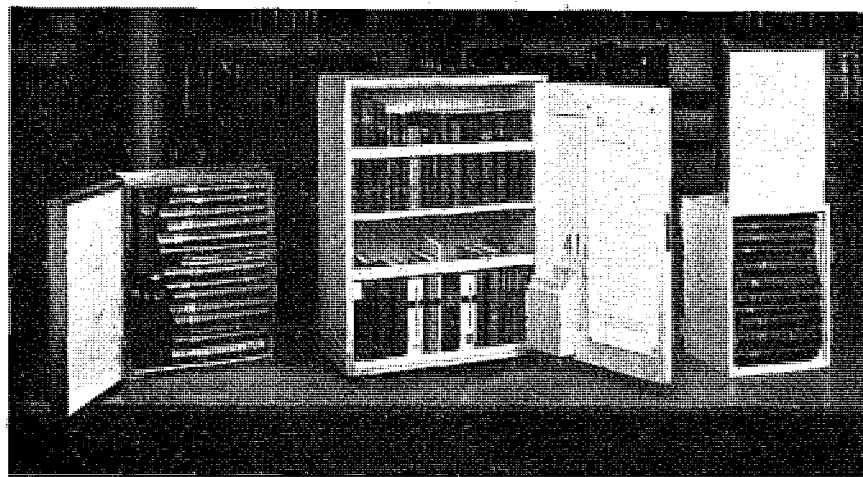
Biblioteket modtog engang et Brev fra en Laaner i en midtsjællandsk By med Anmodning om at sende ham Oplysninger om danske og franske Søofficerers Uniformer i Begyndelsen af det forrige Aarhundrede. Dette gjorde Biblioteket selvfølgelig gerne, men lidt vanskeligere var det at opfylde Brevskriverens to andre Ørsker. Det ene af disse gik ud paa at sende Oplysninger om civile Folks Paaklædning paa samme Tid. Det

andet var en Opfordring til at sende en Skildring af Sceneeffekterne til et nærmere angivet Skuespil ogsaa fra det forrige Aarhundrede. Det sidste Ønske kunde Biblioteket dog ikke klare og maatte nøjes med at henvise den videbegærlige til Teaterfolk.

I Nyhavn indskrænker man sig imidlertid ikke alene til at laane Bøger ud, man har tillige ladet udgive flere Skrifter. I Maj 1943 udarbejdede Kaptajn Juel-Hansen „Skibsjournalerne“, og i December samme Aar udgav man Carl V. Sølvørs „Obelisk-Skibe“. Dette Hæfte fik en meget fin Kritik, og selv udenfor Danmarks Grænser blev det modtaget med stor Interesse. I Maj 1944 kom saa „Søkortets Stednavne“, hvis Forfattere er Kay Larsen og Louis E. Grandjean. Efter hvad der oplyses er dette Hæfte kun en Forløber for en større Bog, der vil udkomme senere. Endelig udsendtes „Haandskrevne Navigationsbøger“, der ogsaa er blevet godt modtaget.

Men dermed nøjes man ikke i „Søfartens Bibliotek“. I de lange Vinteraftener afholdt det i Samarbejde med „Søfartsklubben“ flere Foredrags- og Underholdningsaftener for Søfolk i Land. Disse Arrangementer har alle haft Succes, og der er ingen Tvivl om, at man ogsaa for Fremtiden vil forfølge Heldet med lignende Foretagender.

Faktisk er Biblioteket alt for stort til de smaa Lokaler, hvori det er anbragt, men man føler sig mere og mere hjemme for hvert Minut, man er der. Imidlertid skulde Biblioteket allerede være flyttet i 1941, hvis Bolignøden ikke havde givet sit Besyv med. Saa snart Forholdene atter tillader det, er denne Flytning



Nogle af de praktiske Skabe, som foretager de lange Rejser.

dog en Kendsgerning. Forhaabentlig drager man saa ikke for langt væk fra Nyhavn. Bedre Omgivelser end dette Havnekvarter kan et Søfartsbibliotek ikke faa.

Hvor man end flytter hen, saa vil disse Bøger dog stadig bevare deres Betydning. Disse lange Rækker af pæne Bind, der har set saa meget og gaaet gennem saa mangen en barket Næve, har en stor Mission at udfylde. Under Ækvators Sol eller mellem Nordens Isbjerge — ligemeget hvor — vil Bøgerne være Søfolkene nogle gode Venner efter et haardt Arbejde eller en kedelig Vagt. Nu, hvor Krigen raser, og hvor man stadigvæk hører om Kammeraters Død paa andre Skibe, kan det maaske synes svært nok at paabegynde Læsningen af en Bog med Titlen „Smil saa!“ Men man gør det alligevel. — Livet skal jo leves!

Omsider maa Freden da ogsaa komme. Saa bliver det atter værd at leve. Men det kan ikke nytte at ligge paa den lade Side, selv naar Stormen endnu er over os. Dette har „Søfartens Bibliotek“ forstaaet og har store Planer for Fremtiden. Naar Havene atter er aabne for fredelig Trafik, vil man oprette Udlaan i fremmede Havne. Ogsaa Samarbejdet med det øvrige Norden vil man udvide. Det skal til sin Tid være Søfolkene ligegyldigt, om de befinder sig til Lands eller til Vands, hvad Adgang til god Lektüre angaar.

Efter at have sagt Farvel til Bibliotekets Leder lader jeg mit Blik glide henover Bogryggene i Reolerne, hvis Tekster fremhæves af Foraarssolens Straaler, der finder Vej gennem en Skornerts Rigning ind gennem Ruderne. Pludselig standser mine Øjne ved en ganske bestemt Bog. Dens Navn siger bedre end mange andre Ting mine Tanker lige i Øjeblikket. Bogen er Marcus Lauesens: „Og nu venter vi paa Skib.“

O. Ludwig.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Eksamener

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i Mars afholdte Elektroinstallatør-Prøve for Maskinister var indstillet 65 Eksaminander; heraf mødte 63, hvoraf 53 bestod.

NIEMITZ

Den veltalende Admiral

CHEFEN for Staternes mægtige Stillehavsflaade, Admiral Cæster W. Niemitz, afløste i 1941 Admiral Kimmel paa denne Post. Niemitz havde da i to Aar været Chef for det saakaldte „Bureau of Navigation“ i Marineministeriet, der har Flaadens Personel under sig. I en Aarrække kommanderede han „Battleship Division I“, og under Verdenskrigen var han Statschef for Flaadens Undervandsstyrke. I de sidste ti-årtien Aar har han været en af de ivrigste Talsmænd for den saakaldte *Two Ocean Navy*-Politik.

Uden for Amerika har han ikke været særlig kendt. Men indea for den amerikanske Flaade er han kendt for at være en af dens dygtigste Officerer med rige Erfaringer bag sig baade fra den sidste Verdenskrig og fra de store Oceanmanøvrer i Tiden mellem de to store Krige.

Det var Pearl Harbour, der blev hans Chance. De Undersøgelser, der fulgte efter Krigsudbruddet, førte som bekendt til en Udrensning inden for baade Flaadens og Luftvaabnets øverste Ledelse. Med eet Spring stod han som Flaadechef for en af Krigens vældigste Valpladser, paa en for U. S. A. meget betydningsfuld Front. Paa denne vanskelige Post har han forstaaet at skabe et glimrende Samarbejde med General Mac Arthur, Chefen for de kombineerde allierede Operationer i det sydvestlige Stillehavsomraade.

Hans Veltalenhed er almindelig kendt. Og Gang paa Gang har han baade med Sagkundskab og Overbevisning trukket de amerikanske Flaadeproblemer op. Saaledes imødegik han kraftigt det Parti, der hævdede, at Regeringen havde forsømt den for U. S. A. vitale, østlige Krigsskueplads til Fordel for Krigen i Europa. I Foraaret 1944 holdt han blandt andet en Tale paa California-Universitetet, i hvilken han forudsagde, at Amerikas Flaade og Luftvaaben snart skulde komme til at spille en afgørende Rolle i Stillehavet.

Udviklingen synes at skulle give ham Ret.

Overfor Admiral Niemitz staar Chefen for den japanske Flaade, Admiral Teijiro Toyoda, der er født i 1885. Han er Japans tredje Flaadechef under denne Krig. Ved Krigens Udbrud var det den gamle, erfarne Storadmiral Yamamoto, der var Chef for Flaaden. Han omkom imidlertid i Begyndelsen af 1943 som Følge af en Flyvemaskineulykke. Paa samme Maade omkom hans Efterfølger, Armiral Mineichi Koga, i Marts 1944, da han paa Fronten i en Flyvemaskine ledede Flaadens Operationer.

Efter en straalende, militær Karrière trak han sig i 1940 tilbage for at hellige sig Politikken. I en meget ung Alder var han blevet Marine-Attaché i London, og han var en af de ledende japanske Delegerede paa Afnævningskonferencen i Genève. I mange Aar helligede han sig Marineflyvningen og blev i 1938 udnævnt til Chef for Marineflyvevæsenet.

I 1940 blev han stedfortrædende Marineminister i

Først Konoyes Kabinet, samme Aar Indenrigsminister og Aaret efter Udenrigs- og Koloniminister. Navnlig som Indenrigsminister havde han gjort sig bemærket ved at genopbygge den japanske Økonomi og forenkle det indviklede Administrationsapparat.

Kort før Stillehavskrigen Begyndelse overtog han paany Ledelsen af det øverste Krigsraad. I Maj 1943 blev han saa Chef for den vigtige Flaadestation Yokosuka. Kun en kort Tid i 1937 har han beklædt Posten som Eskadrechef. Men de Erfaringer, som han har høstet som Chef for Marineluftvaabnet, skulde gøre ham ganske særlig egnet til at staa i Spidsen for den samlede Flaade, idet Udviklingen af Stillehavskrigen uden Tvivl i høj Grad vil afhænge af Samarbejdet mellem Luftvaabnet og Flaaden.

Wladiwostock er Sovjetunionens stærkeste Fæstning og vigtigste Flaadehavn ved Stillehavet, beliggende lige midt i det japanske Kejserriges Centrum mellem Manchukuo, Korea, de japanske Øer og Sydspidsen af Sakhalin-Øen, kun to Flyvetimer fra de japanske Industricenterer i Tokio, Yokohama, Osaka og andre Størsteder.

Wladiwostocks strategiske Betydning er aabenbar. Med denne kraftige Undervandsbaadsbasis vil Rusland i Tilfælde af Krig med Japan gøre Forsøg paa at afskære de vigtigste japanske Forbindelser mellem Øriget og Baserne paa Fastlandet. Sovjetrussiske Bombeflyvere vil med Wladiwostock som Udgangspunkt kunne naa ind over Japans vigtigste, tættest befolkede og mest saarbare Egne.

Som Chef for de russiske Flaadestridskrafter i Stillehavet, hvis vigtigste Base er Wladiwostock, staar i Dag en forhenværende Matros, Kusnezow.

Nikolai Gerasimovic Kusnezow er kun 43 Aar gammel. I 1917 traadte han ind i Flaaden som almindelig Matros. Samme Aar blev han Løjtnant i den røde Marine. I Aarene 1918—19 deltog han ved Dvina i Kampen mod de allierede Interventionsstyrker i Nordrusland. 1920 blev han Chef for en Krydser. Efter et hurtigt Avancement blev han Chef for Stillehavsflaaden i 1937. I April 1939 blev han Folkekommissær for Flaaden — Marineminister — og samtidig udnævnt til Admiral. I denne Egenskab fremhævede Kusnezow ved flere Lejligheder den russiske Flaades meget store Slagkraft. I August 1939 deltog han som den yngste af de højere Militære ved Forhandlingerne med de engelsk-franske Udsendinge. I August 1941 overtog han imidlertid atter Posten som Chef for Stillehavsflaaden med Hovedstation i Wladiwostock, men allerede i November samme Aar blev han flyttet til Sortehavet for at overtage Forsvaret af Halvøen Krim. Endskønt han har været Medlem af det kommunistiske Parti siden 1924, har han dog ikke spillet nogen fremtrædende politisk Rolle.

V. K. Sørensen.

Kongelige Yachter

(Fortsat fra forrige Nr.)

OG

Kongelige Yachtsmænd

Ved O. BENZON

DE nordiske Lande har ikke været omtalt i de foregaaende Artikler, der kun har omhandlet de udenlandske Fyrster og deres Fartøjer, men dette er gjort for at kunne slutte med en Omtale af Norges, Sveriges og Danmarks kongelige Yachter og Yachtsmænd.

I Norge har der i egentlig Forstand gennem Tiderne ikke været nogen kongelig Lystsejlad, selv om man i Oseberg-Skibet har et Mindes om en Dronnings Lystfartøj, og det var en Dronning værdigt, skønt som det er, saa har man ingen virkelige Beretninger om en saadan, og i Tiden, der fulgte, havde Norge lige til 1814 Konge fælles med Danmark, og derved blev de danske Kongeyachter fælles for begge Riger. Efter 1814 til 1905 var Norge i Union med Sverige, og den svenske Kongeyacht var fælles for begge Riger, og først efter 1905 kan man tale om kongelig Sejlsport i Norge, da det blev selvstændigt.

Egentlig kongelig Sejlsport blev der først Tale om, da Kong Haakons Søn, Kronprins Olav begyndte at interessere sig for Sejlsport og deltog i Kapsejladser saavel i Norge som i Sverige og Danmark.

Kronprins Olav har været med i en Del af de Kon-sortier, der har ladet bygge Fartøjer til Deltagelse i Kampen om Guldpokalen, 1-Tonner Pokalen og Kattogspokalen, ligesom han har været Ejer af en Del Fartøjer indenfor 6 m Klassen, bl. a. 6 m „Norna“, hvormed han personlig deltog i Øresundsugen 1938.

I 1938 købte Kronprins Olav den af Johan Anker tegnede og byggede 8 m „Sira“, og med denne udmærkede Baad deltog han i Kapsejladserne ved Sandhamn, hvor han med godt Resultat selv sejlede den og tog en Del Præmier i Konkurrence med de bedste svenske og finske 8 m.

Baaden var i hans Eje, da Krigs-udbruddet i 1939 satte Stop for al videre Sejlad.

I Sverige er der meget, der tyder paa, at de tidligere Vasakonger har søgt Hvile og Fred ved nu og da at sejle paa Mälaren, og det er rimeligt, at der er anvendt særligt udstyrede Baade — sandsynligvis forsynet med Sejl. Men heller ikke disse Udflugter formede sig saaledes, at de i mere almindelig Betydning kan kaldes Lystsejlad.

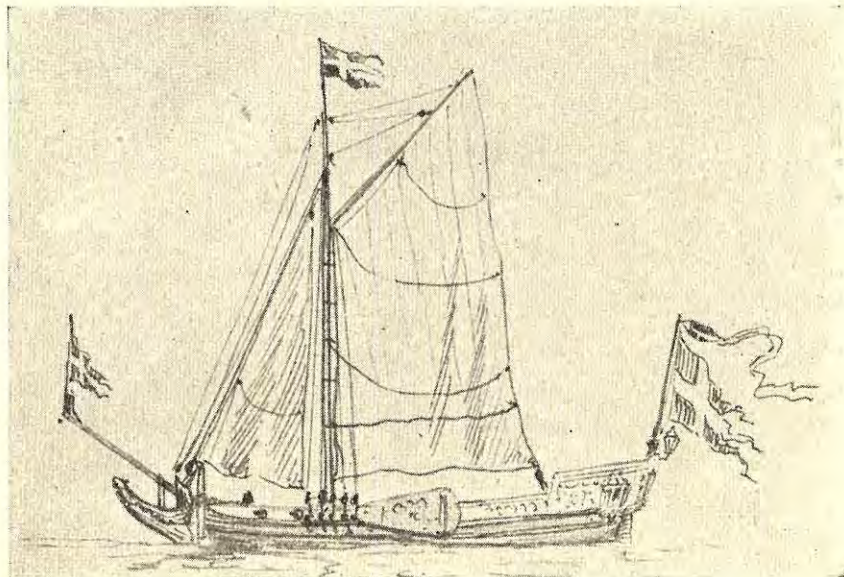
Først omkring det 17de Aarhundrede kom der Fartøjer, der svarer til vor Tids Yachter, og de fremkom først i Holland, hvorfra denne Ty-

pe langsomt bredte sig til de omliggende Lande for ogsaa at blive anvendt i Sverige, som det fremgaar af Illustrationer i det store Billedværk „Certamen Equestre“, udgivet i Stockholm 1685. Dette pragtfulde Billedværk skildrer Festlighederne ved Carl XI's Kroning i 1672, og et af Billederne viser en hel Flaade af Lystfartøjer foretagende Manøvrer og Skinfægtning paa Mälaren. Fartøjerne var af Type som det hermed viste Billede, og det maa antages, at de svenske Kongeyachter efter den Tid har været af denne Type, som Kongerne har benyttet til Lystfarer i Skærgaarden og paa Mälaren. I Aaret 1774 byggedes Kongechaluppen „Vasaorden“ efter Tegninger af Chapman, og den var bestemt til Brug for de kongelige Færder paa Mälaren og i Skærgaarden ved Stockholm; ligesom den var bestemt til at bruges ved Fyrstemodtagelser.

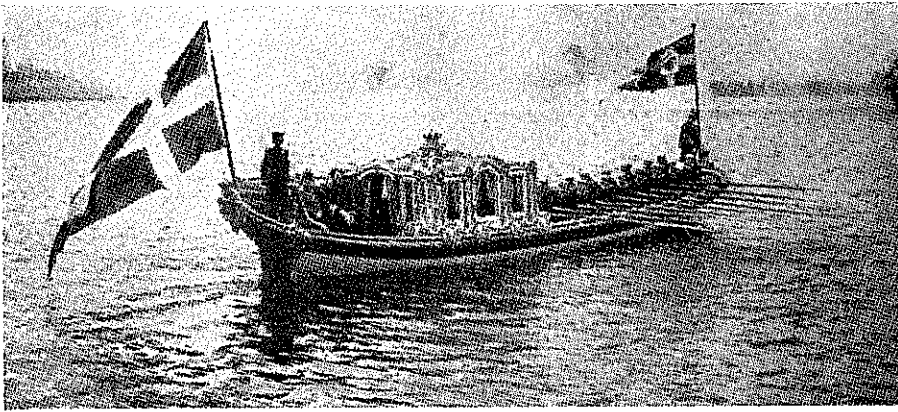
Denne smukke Chalup blev ødelagt ved Galejværftets Brand i 1921, men Resterne af den gamle Baad blev bygget ind i den nye „Vasaorden“, der udførtes nøjagtig efter de gamle Tegninger, og det er et straalende Syn at se den glide hen over Stockholms Strøm under Orlogsroning.

I den mere moderne Tid har Sverige haft Kongeyachten „Drott“, som Kong Oscar brugte meget i sin Regeringstid, ligesom den daværende Kronprinsesse, senere Dronning Victoria, benyttede „Drot“ meget, idet hun ombord i denne tilbragte mange Somre i de øst-svenske Farvande.

Dette Fartøj var særpræget med sine 3 Skorstene, og det blev flittigt benyttet af Kong Oscar, der som



Svensk Lystyacht fra 17. Aarhundrede.



„Vasaorden“.

Søofficer selv ofte førte Kommandoen ombord. Som Dommerskib blev det ogsaa anvendt ved Kgl. Svenska Segelsällskabets Kapsejladser, for hvilken Forening Kongen interesserede sig meget. Kong Oscar udviste en udstrakt Gæstfrihed ombord paa „Drott“ mod de i Sejladserne deltagende Sejlere og var i det hele en fuldendt Sømand, der tog Tingene, som de kom, naar han var paa Togt med „Drott“.

Efter hans Død blev den ikke meget brugt, idet hans Efterfølger, Kong Gustav, ikke var særlig interesseret i Sejladser, og heller ikke andre af den kgl. Familie havde Interesse for Søen. Om dens videre Skæbne naar det ikke været muligt under de nuværende Forhold at skaffe Oplysning.

I Danmark har man ogsaa gennem Tiderne drevet Lystsejladser, og vore Konger har haft Lystfartøjer bygget specielt til dette Brug. Den første af vore Konger, der virkelig interesserede sig for Sejladser og Skibsbygning, var Christian den IV, selv om hans bekendte Rejse Aar 1599 til Norges nordlige Kyster mere var et Togt for at hævde Danmarks Højhedsret til Finmarken

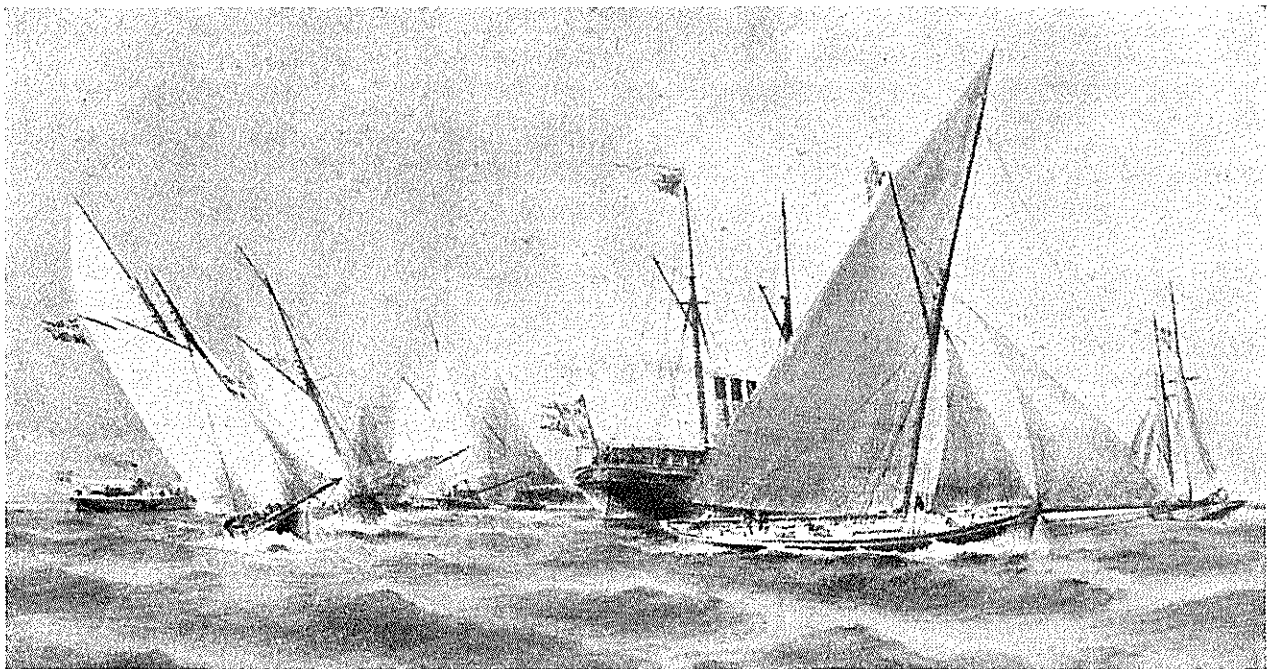
lod i Holland tilhugge Tømmeret til nogle Galejer for at sende dem til Danmark, hvor de skulde samles og bygges færdige, idet han fik sat igennem, at denne Type Fartøjer indførtes i den danske Flaade. Mellem disse var ogsaa Tømmeret til en lille Galej, der i 1663 kom til København, hvor den paa Holmen blev samlet og færdigbygget. Denne Galej kunde rumme 16—20 Mennesker, blev kun benyttet til Lystsejladser og var altsaa et af de første Fartøjer udelukkende bestemt til Fornøjelsesbrug for den kgl. Familie.

Denne Galej, der førte Navnet „Friedrich“ og senere blev kaldt „Liden Friedrich“, benyttede Kongen da han overværede Kurfyrstinden af Sachsens Indtog i København den 18. Sept. 1663. Galejen førtes af Cort Adeler. Den var pragtfuldt udstyret paa venetiansk Vis og overtrukket med Skarlagen og vakte megen Beundring.

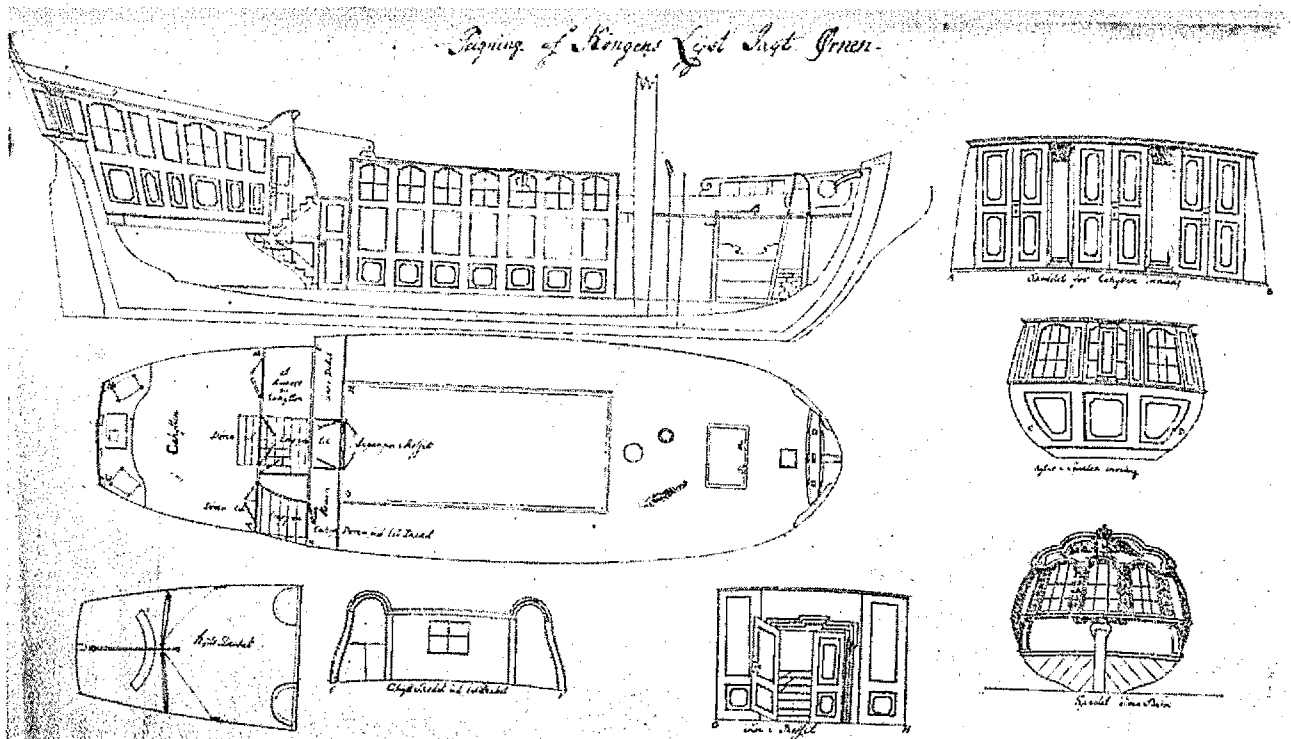
En kongelig Lystyacht, Fregatten „Jægeren“, er mulig bygget til Frederik III, thi ved Cort Adeler's Ligfærd den 2. April 1676 var den opankret i Havnen og afgav Sørgesalut paa 3 × 3 Skud. Dette var under

og se til, at Uvedkommende ikke drev ulovligt Fiskeri, end egentlig Lystsejladser. Han foretog senere næsten aarlig mindre Ekspeditioner til Søs, men det kan ikke kaldes Lystsejladser i dette Ords egentlige Betydning, men Sømand og en dygtig Flaadeleder var han.

Hans Efterfølger Frederik d. III'de havde et aabent Blik for Flaadens Betydning og indkaldte Cort Adeler til at genopbygge den danske Flaade efter de ulykkelige Krige 1657—60. Cort Adeler



Det svenske Kongeskib „Drott“.



Apteringstegning af Kongejagten „Ørnen“.

Christian V, men han kan meget vel have overtaget den efter sin Fader.

Under Christian V blev der til Kongens Brug bygget en Lystfregat „Elefanten“, der er en af de smukkeste Lystfregatter i den lange Række af Fartøjer, der er bygget til Kongehusets Brug. Den var specielt konstrueret til at besejle de irdre Farvande og med saaringe Dybtgaaende, at den kunde gaa gennem Bøgestrømmen til Nykøbing Slot og videre til Gedser og Warnemünde, saa til Sejlads i aaben Sø egrede den sig ikke, idet den i haardt Vejr iflg. en samtidig Beretning „slingrer som et Dejgtrug“. Den var forsynet med pragtfuldt Billedskærerarbejde, rigt forgyldt og malet med livlige Farver, og Kongen betalte den ikke ubetydelige Sum af 350 Daler hertil.

Den var bygget af Francis Sheldon under hans Virke som Konstruktør og Skibsbygmester ved Flaaden. „Elefanten“ blev brugt som Lystyacht til 1703, da den blev sendt til Storebælt som Stations-skib. Den var i 1720 saa udslidt, at den hjemkaldtes, men den naaede ikke længere end til Stubbekøbing, hvor den blev skruet ned af Isen; den blev dog senere bjærget og solgt i København.

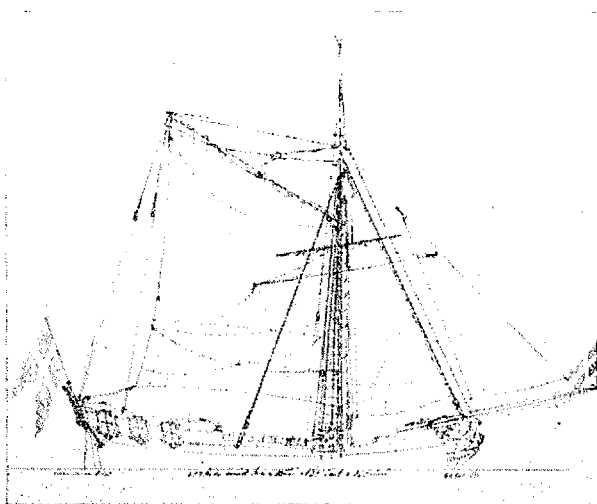
I 1690 blev der til Christian V's Brug bygget Yachten Fregatten „Kronen“ paa 24 Kanoner. Kronjagten eller Kongens Rejsejagt, som den i Al-

mindelighed kaldtes, var konstrueret af Admiral Span, med en Indretning af rummelige og højloftede Kabinetter til de kongelige Herskaber. Den var rigt dekoreret paa Agterspejlet og bar Jean Henri de Moor's pragtfulde Kompagnilanterner, og med sin høje Rigging har det været et pragtfuldt Fartøj. Den blev meget brugt af Kongehuset, og i 1704 overførte den Frederik IV paa den bekendte Rejse til Norge, hvor Peter Tordenskjold kom med ned til København.

Under den store nordiske Krig gav Kongen Ordre til, at Yachten skulde indrettes til Krigsbrug, hvorefter den fra 1712 gjorde Tjeneste ved Rügen, hvor den med sin stærke Armering og ringe Dybtgaaende var velegnet. Af saavel „Elefanten“ som „Kronen“ findes der i Orlogsværftets Modellsamling velbevarede Modeller. — Det vil føre for vidt at omtale alle de

kongelige Lystfartøjer, indtil Dampskibe blev indført som Kongeyachter, og derfor nøjes vi med at vise Tegninger af en af disse kongelige Yachter, Yachten „Ørnen“.

Disse Tegninger viser os en smuk lille Yacht, typisk for Tiden, med god Plads til de kgl. Herskaber og elegant udstyret samt rigt forsynet med Billedskærerarbejde. Det kan endvidere nævnes, at man havde udført Tegninger til en Kongeyacht, der tænktes bygget og som, hvis den var blevet udført som projekteret, vilde være



Sejltegning: Kongejagten „Ørnen“.

blevet den største kongelige Lystyacht i Verden, men den blev omdannet til et 58 Kanonskib under Navnet „Falster“. De originale Tegninger i Marinens Arkiv af denne kongelige Lystfregat forsynet med Kongens Approbation viser et pragtfuldt Fartøj med Kahytter og Apterling for de kongelige Herskaber, der selv nu vilde kaldes store. idet der, blot for at nævne en enkelt Ting, var angivet en Salon Agter, der havde Højde gennem to Dæk, d. v. s. en Højde paa ca. 6 Meter og tilsvarende Dimensioner for Længde og Bredde. Den blev desværre ikke udført som Kongeyacht, men omdannet til Orlogsskib som ovenfor omtalt.

Hvad der maaske ikke er almindelig bekendt er,

at Frederik VI til sin Konfirmation fik forærende en lille Lystfregat af sin Morbroder Kongen af England, og den har vel været en ca. 80 Fod lang, men nærmere Oplysninger om den har ikke kunnet fremskaffes, idet der ikke i Marinens Arkiver findes Oplysninger om den. Det eneste, man med Sikkerhed ved, er, at den samt alle dens Rundholter, staaende og løbende Rig samt Inventar var efterladt paa Holmen efter Engländernes Bortførelse af Flaaden 1807. Frederik VI lod den i 1808 tilrigge og bemandede med frigivne engelske Krigsfanger, der sejlede den til England, idet han ikke ønskede at beholde den.

Fortsættes i næste Nr.

Det forenede Dampskibs-Selskab

har udsendt Aarsberetning og Regnskab for 1944.

I Aaret 1944 har Selskabet ligesom i de nærmest foregaaende Aar opretholdt den hjemlige Rutebart saa godt, Fornoldene har tilladt det, samtidig med at de dertil egnede Skibe har været beskæftiget i anden Fart, særlig ved Kultilførsler her til Landet.

Udgifterne ved Skibenes Drift har været stærkt stigende, og da ogsaa Rejsernes Varighed er blevet forøget meget væsentligt, medens Fragterne har været uforandrede, har det ikke kunnet undgaas, at det økonomiske Resultat af Aarets Drift er blevet utilfredsstillende.

Ogsaa i 1944 har Selskabet været Selvassurandør for almindelig Søforsikring og Isskade, og paa Grundlag af en efter Aarets Udgang foretaget Opgørelse over Forsikringsvirksomheden er der for Aaret 1944 og tidligere Aar konstateret et Overskud, hvorved den i Aarets Løb paa Skibenes Rejseregnskaber posterede Præmiebetaling har kunnet formindskes med ialt Kr. 799.171,80.

Selskabet har i Aarets Løb overtaget Nybygningerne „Florida“ og „Paraguay“, men som Tilfældet har været med de øvrige Nybygninger, der er overtaget under Krigen, vil det først være muligt at gøre Skibene færdige, naar visse manglende Materialer og Udrustning til Skibene kan fremskaffes.

Ved Krigsforlis er i Aarets Løb Dampskibet „Olaf“ og Motorskibet „England“ gaaet tabt, men lykkeligvis har ingen blandt Selskabets Personel sat Livet til ved Krigsulykker, hverken herhjemme eller saa vidt vides ude. —

Som Følge af, at Selskabet har været uden Oplysninger om de udenfor Selskabets Kontrol værende Skibe, og da Regnskaber fra Udlandet mangler, maa nødvendigt Forbehold med Hensyn til Opgørelse af Regnskabet for Driftsaaret og Selskabets Status tages.

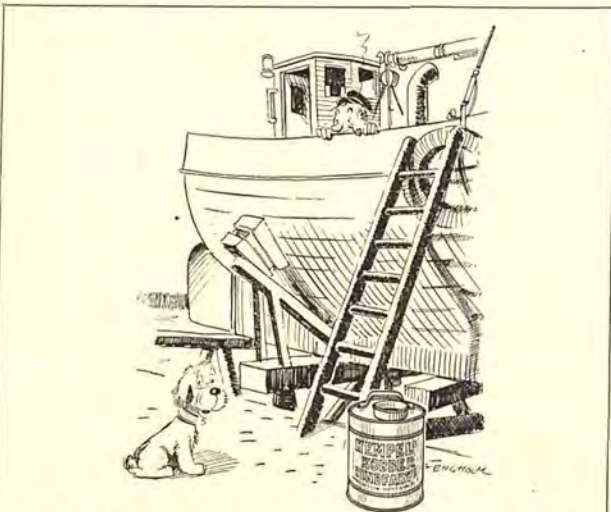
Selskabets Flaade bestod ved Udgangen af 1944 af: 45 Dampskibe, 27 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer, 5 søgaaende Lægtre, 48 dækkede Pramme og 1 Kulelevator med en samlet Brutto Register-Tonnage af 170.853 Tons.

Desuden ejer Selskabet 40 aabne Pramme med en samlet Bæreevne af 2610 Tons.

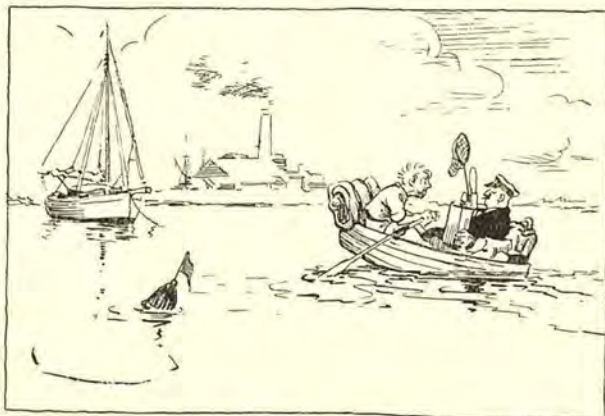
Under Bygning var ved Aarets Udgang hos Frederikshavns Værft og Flydedok A/S 1 Dieselmotorskib paa ca. 3500 Brutto Register-Tons til Amerikafarten.

Driftsregnskabet viser et Overskud paa 1.571.694 Kr., hvoraf der afholdes Afskrivninger paa ialt 1.341.643 Kr., saaledes at der bliver et Overskud paa 230.050 Kr., der overføres til 1945 Aars Regnskab.

Selskabets Status balancerer med 120.734.405 Kr.

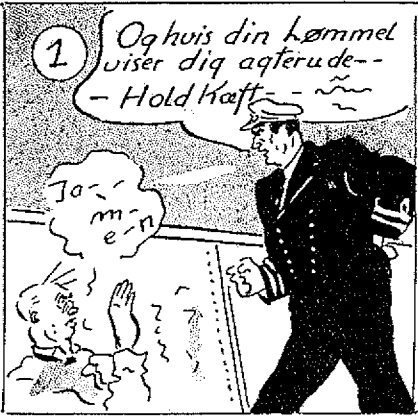
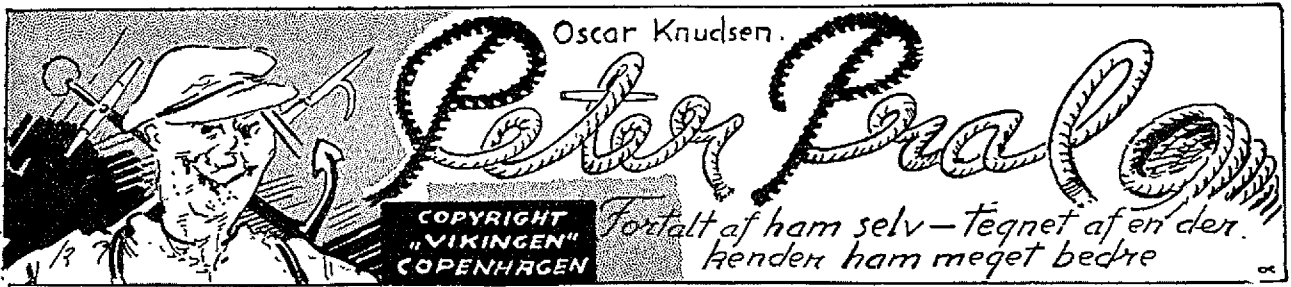


En Skude kender man tit paa dens Skibshund,
men nænlig paa Farven der skærmer dens
Skibsbund.

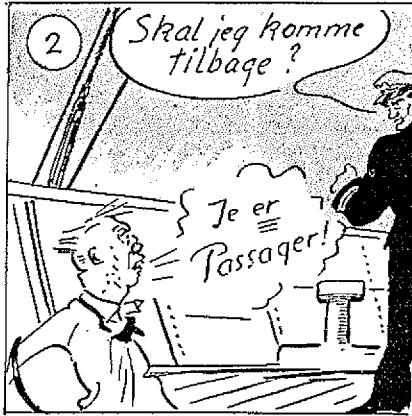


Week-end Gæsten.

Har De læst Sejl og Motor?



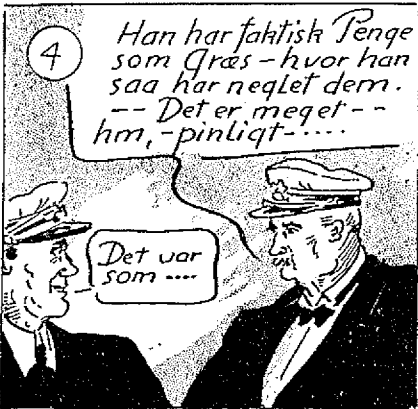
Jeg forsøgte midt i den muntre Tumlen at forklare Styrmand Thomas B. Jackson Sagens Sammenhæng. Men han vilde intet høre. — Bliv hvor Du er Peter. Her forude vil alle vi paa S/S „Perseus“, dine gamle Kammerater, helst se Dig — her hører Du hjemme.



Jeg forsikrer Dem, at jeg turde hogstaveligt talt ikke gaa agterud og fan Sagen forklaret. Jeg vilde jo saa nødtigt bringe Jacksemund ud af hans tiltvante Forestillinger. Men alt saadant noget ordner sig jo af sig selv ... jeg behøvede saamaend heller ikke at ulejligge mig. Opklaringen kom fra Kaptajn Larsen.



Han fik forklaret Jackson, at jeg virkelig var Passager om Bord paa S/S „Perseus“. Endda en særdeles velhavende Passager. At de begge beklagede, at Forholdet ikke var det gamle, har jeg senere erfaret fra Baudsmand I. P. Rasmussen, hjemmehørende i Marstal. Nu gaae: i Lund „for godt“, som man siger.



Men omsider maatte de to Skibsofficerer vel forsonse sig med Sagens nuværende Stilling. Oprigtigt talt, jeg vilde aldrig selv have valgt at sejle med S/S „Perseus“ som Passager. Men „Cook“, den verdensomspændende „Cook“, havde altsaa valgt for mig — — basta Finale.



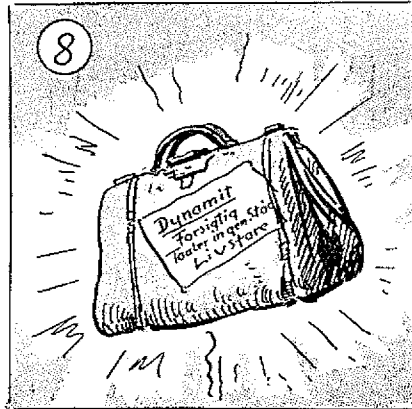
Det var pudsigt at komme forud og møde alle de kære, kendte Ansigter, „Baadsen“ o. s. v. — her blev jeg dog overfaldet med Spørgsmaal fra alle Sider. Jeg var saa bevæget, at jeg næppe kunde svare — — i hvert Fald kin en ad Gangen.



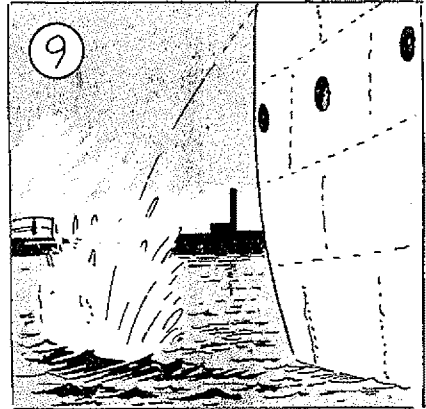
Droge Smandsviser s - irrede om Ironi paa mig — men alt sammen velment — oh, saa velment ... Jeg gik hen for at se, om jeg kunde komme til at fuldende mit afbrudte Toilette ... da, da ...



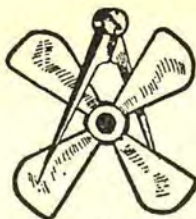
Ja, se ovenfor, kære Læser. — Denne Situation havde De vist ikke forudset. En Politimand, — en amerikansk Politimand ombord paa S/S „Perseus“ og i det Ærinde. — — et besynderligt Træf ...



For mit indre Øje saa jeg Kufferten med Guld-støvet i min Kabot og uden paa Kufferten den fa-møse Seddel: „Dynamit. Forsigtig. Taaler ingen Stød, Livsfarlige!“ Heilken Ironi — og hvilket Sammentmf. — — —



Jeg turde ikke risikere andet — — overbord med den — — i Havnens grumsede Vand. Hellere miste den end Livet — — Plisk. — — Ingen lagde Mærke til det — ingen andre end jeg. P. P. forhenværende Rigmand.



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)

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

^{A/S} MONTANA *Kul, Koks,*
Telefon 9246 *Cinders*



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

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 FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Maj 1945



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 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 Bugsererselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Heiland
 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 Navitas
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Oriert
 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 Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitser's Bjergnings-Entreprise
 Svitser's Eugserafdeling
 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

Skibes Stabilitet

IV. Bestemmelsen af Skibes Stabilitet.

I det foregaaende er det blevet vist, hvorledes mindre Genstandes Stabilitet let lader sig bestemme ved direkte Krængning. Er Genstanden en mindre Sejlbaad eller en almindelig Robaad, saa kan den nøjagtige Stabilitet bestemmes paa samme Maade for Eksempel ved at man anbringer en tilstrækkelig stor Vægt midtskibs og saa flytter den gradvis fra denne Stilling ud til Baadens Side. For hver Krængningsvinkel er Stabiliteten da: Vægten multipliceret med den horizontale Afstand mellem dens oprindelige Stilling og den til Krængningsvinklen svarende Stilling.

Lad Fig. 20 forestille et Fartøj, der er krænget til den viste Vinkel ved, at Vægten V er flyttet fra A til B . Stabiliteten ved denne Krængningsvinkel er da Produktet af V og den vandrette Afstand a mellem Vægtens oprindelige Stilling. Maales V i Ton og a i Fod bliver Stabiliteten $V \times a$ maalt i Fodton. For mindre Krængningsvinkler kan Stabiliteten som sagt bestemmes ved, at Vægten V flyttes over en mindre Del af Afstanden fra A til B . Er Vægten V delelig, saa er det imidlertid ofte lettere i Stedet for at flytte hele Vægten V over en mindre Del af Afstan-

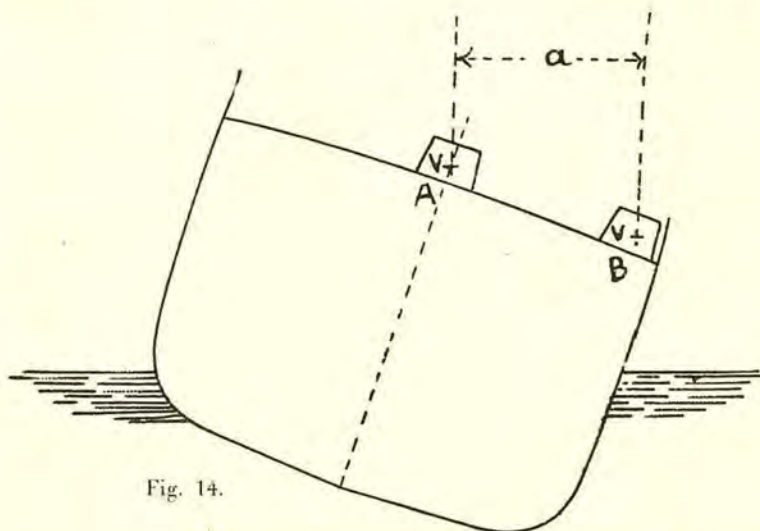


Fig. 14.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

den AB at flytte en Del af Vægten V over den hele Afstand AB. Resultatet bliver selvfølgelig det samme, naar kun Produktet af Vægten og den Afstand, over hvilken den flyttes, er det samme. Saa længe Krængningsvinklen ikke naar op til det Punkt, hvor Stabiliteten har sit Maksimum, behøves for smaa Fartøjer ingen særlige Forsigtighedsforanstaltninger ved en saadan Krængning. Hvis man uden videre fortsatte Krængningen til det Punkt, hvor Stabiliteten er Maksimum, saa vilde Fartøjet imidlertid kæntrere. Vil man altsaa bestemme Stabiliteten for større Krængningsvinkler end den, hvor Stabiliteten er et Maksimum, saa maa man træffe Forsigtighedsforanstaltninger, saa Fartøjet ikke kæntrer. Man vil under Krængningen mærke, naar Stabiliteten begynder at nærme sig sit Maksimum, idet man da vil faa en meget stor Forøgelse af Krængningsvinklen for en lille Forøgelse af Krængningskraften.

For Fartøjer op til say 50 eller endog 100 Fod i Længden lader denne Maade at bestemme Stabiliteten paa sig meget vel anvende, men jo større Fartøjet er, des større Vanskeligheder bliver der, fordi den Vægt, der er nødvendig til at frembringe en antagelig Krængning, bliver uhensigtsmæssig stor. For store Skibes Vedkommende er det ikke hensigtsmæssig at bestemme Stabiliteten paa denne Maade for de store Krængningsvinkler, selv om Skibets Stabilitet skulde være saa lille, at den til Krængningen nødvendige Vægt vilde være af en rimelig Størrelse.

Der er tidligere anført, at Stabilitetskurven for flydende Genstande af samme Model har samme Form uanset Genstandens Størrelse. Hvis man derfor kender Stabilitetskurven for en Genstand af visse Dimensioner, kan man let finde Stabilitetskurven for en større Genstand af samme Form. Man vil saaledes finde, hvis man foretager Krængninger med to Genstande, hvoraf den ene er dobbelt saa lang, dobbelt saa bred og dobbelt saa dyb som den anden, at den største Genstands Stabilitet ved hver Krængningsvinkel bliver $2 \times 2 \times 2 \times 2$ eller 16 Gange saa stor som den mindste Genstands Stabilitet. Det vil derfor ses, at man, hvis man har en nøjagtig udført Model af et Skib, let kan bestemme Skibets Stabilitet. Man bestemmer nemlig først Modellens Stabilitet ved at krænge den som de tidligere omtalte Klodser. Er Modellen udført til en Skala af $\frac{1}{50}$ af Skibets virkelige Størrelse, saa maa man for at faa Skibets Stabilitet ved de forskellige Krængningsvinkler multiplicere den for Modellen fundne Stabilitet med $50 \times 50 \times 50 \times 50$ eller med 6.250.000. Man kan paa denne Maade altid bestemme Stabiliteten ved de store Krængningsvinkler for selv de største Skibe. Undertiden bliver i Praxis ogsaa Skibes Stabilitet bestemt paa denne Maade. I de fleste Tilfælde finder man det dog hensigtsmæssigere at bestemme Stabiliteten ved Beregninger baserede paa de ved Skibets Linie-tegning givne Maal, men selv denne Fremgangsmaade kræver adskilligt Arbejde af en øvet Beregner, hvis Resultatet skal blive paalideligt, og det fremgaar ikke saa umiddelbart som ved Krængningsforsøgene, at Resultatet virkelig er Skibets Stabilitet.

Direkte lader Stabiliteten for større Skibe sig som sagt desværre ikke bestemme ved Krængning til større Vinkler. En Ting lader sig imidlertid let bestemme for enhver Størrelse af Skibe, og det er Stivheden. For

at kunne bestemme den behøver man nemlig som tidligere forklaret kun at krænge Fartøjet til en meget lille Vinkel, og hertil fordres der selv for det største Skib kun en forholdsvis lille Vægt. Lad for Eksempel en Vægt paa 10 Tons flyttet over en Afstand af 24 Fod krænge et Skib 3° . Stabiliteten er da ved denne Krængningsvinkel 240 Fodton, og Stivheden bliver altsaa 80 Fodton. Er Stivheden kendt, saa kan man bestemme Stabiliteten for en hvilken som helst mindre Krængningsvinkel, idet den som tidligere vist er Produktet af Stivheden og Krængningsvinklen maalt i Grader. I det ovenfor tagne Eksempel vilde saaledes Stabiliteten ved en Krængningsvinkel paa 4° være 320 Fodton og ved en Krængningsvinkel paa 5° 400 Fodton. Ved større Krængningsvinkler kan Stabiliteten imidlertid ikke uden videre bestemmes paa Grundlag af Stivheden, d. v. s. Produktet af Stivheden og Krængningsvinklens Størrelse repræsenterer som Regel ikke Stabiliteten ved de større Krængningsvinkler. Den virkelige Stabilitet kan være enten større eller mindre end dette Produkt. Er et Skibs Stivhed kendt, da vil den i Forbindelse med Kendskab til Skibets Bredde, Dybde, Højde over Vandet og Form dog være tilstrækkelig til, at man skønsomt kan bestemme tilnærmedesvis Stabilitetens Størrelse ogsaa ved de større Krængningsvinkler.

Sømandsstiftelsen »Bombebøssen«

har udsendt Beretning om Virksomheden og Regnskab for Aaret 1944, det 125 Aar efter Stiftelsens Oprettelse.

I Stiftelsen bor der 5 Ægtepar og 29 enlige Sømand, og Livet er i Aarets Løb gaaet sin sædvanlige, rolige Gang. „Bombebøssen“ har i Aarets Løb givet Bolig, Lys og Varme samt fuld Middagsspisning i 10 Maaneder til Beboerne, ligesom der ogsaa er givet dem Pengeunderstøttelser og Hjælp til Beklædning.

„Bombebøssen“ har i det svundne Aar haft den Sorg at miste to af Direktionens Medlemmer, idet Direktør i Sparekassen for København og Omegn Winkel Smith afgik ved Døden den 24. September 1944 og Formand for Københavns Skipperforening, Kaptajn S. Prip den 30. Oktober samme Aar.

I Stiftelsens Direktion er i Henhold til ministeriel Konstitution indtraadt Nationalbankdirektør O. Jepsen.

Torsdag den 2. November kunde Stiftelsen fejre 125 Aarsdagen for sin Bestaaen. Dagen markeredes ved Splitflagets Hejsning om Morgenens, hvorefter Direktionens Medlemmer og en Repræsentation af Stiftelsens Beboere nedlagde Blomster med signerede Baand paa Stifteren, Kommandør, Watershout Peter Norden Søllings Grav paa Holmens Kirkegaard.

I Stiftelsens Forsamlingssal samledes Direktionens Medlemmer med alle Beboerne og enkelte Gæster Kl. 12 til et Festmaaltid.

Stiftelsen modtog flere Lykønskninger fra Repræsentanter fra forskellige Sømandsorganisationer, og modtog ogsaa i Dagens Anledning Pengegaver, mange Blomsterdekorationer og Naturalier samt telegrafiske Lykønskninger.

Driftsregnskabet balancerer med 51.709 Kr. og Status med 820.707 Kr.

Fra Skibsmaskinens Barndom

I det attende Aarhundrede var der mange, der kunde konstruere Vindmøller, Vandhjul og primitive Maskiner, medens andre var dygtige til at lave Stueure, Lommeure og Instrumenter, og manges haandværksmæssige Dygtighed er uovertruffet. Med Newcomens, Watts og andres Opfindelser blev det bydende nødvendigt at lære, hvorledes man skulde støbe, smede, nitte og bearbejde store Stykker Støbe- og Smedejern, og Maskinbyggerne, Støberne og Smedene fik ofte haarde Nødder at knække. Pionererne veg alligevel ikke tilbage, og Maskiner fra det attende Aarhundrede, som endnu er bevarede, Wilkinsons Værktøjer, Bramah og Maudslay og Darbys berømte Støbejernsbro over Severn ved Coalbrookdale viser alle Dygtigheden hos disse Mænd. Vi er i en virkelig Gæld til dem, og det er lige meget under hvilken Synsvinkel vi betragter deres Størværker, saa maa vi beundre deres Mod og Udholdenhed, skønt man undertiden undres og smiler ad deres Fremgangsmaader.

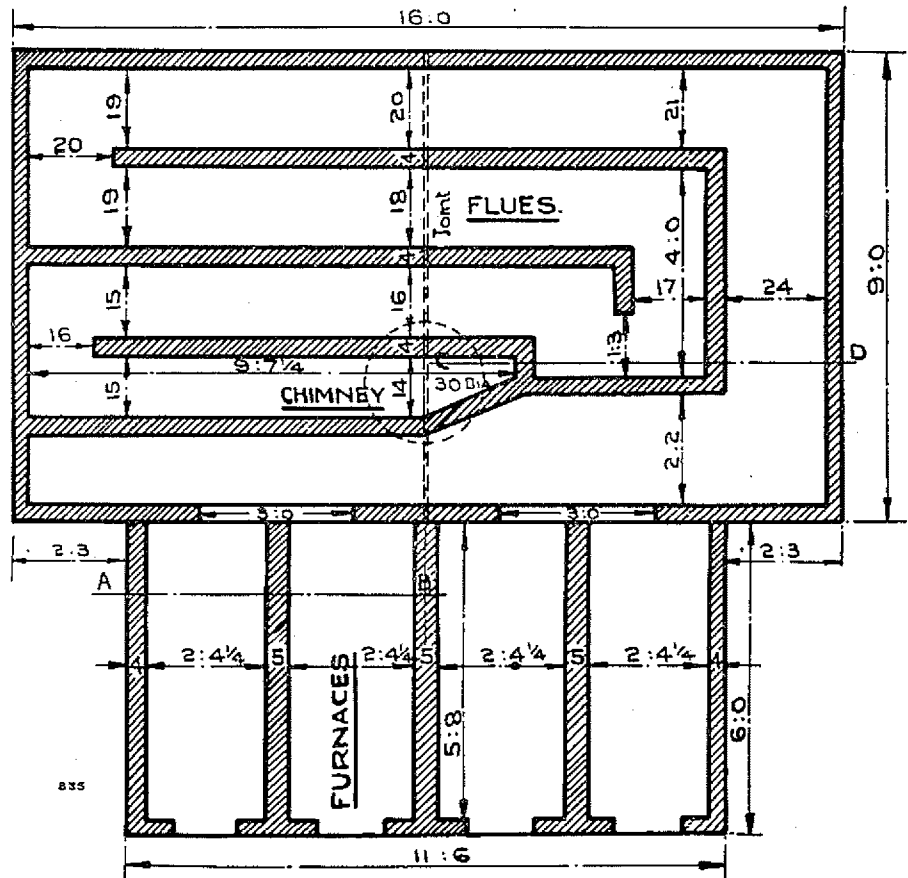
Mellem alle Pionererne fra den forbavsende aktive Periode, hvor man fik Dampkraften indført i Fabrikker og til Transporter til Lands og til Søs, havde ingen saa vanskelige Opgaver som dem, der i Frankrig, Amerika og England søgte at løse Problemet Dampfremdrivning. At anvende Watts Dampmaskine til en eller anden Form for Fremdrivning kunde i sig selv være vanskeligt nok, men endnu vanskeligere var det at konstruere en brugelig Skibskedel. Mange forskellige Typer Kedler blev anvendt, selv Vandrørskedler, men efter nogen Tids Forløb foretrak man almindeligvis rektangulære Kedler med indvendige Fyr af kvadratisk Tværsnit. Røgkanalerne var lige store nok til at en Mand kunde komme igennem dem, og de var adskilt af Vandrum med en Tykkelse paa 4 à 5 inches. Billedet giver en Forestilling om, hvorledes Bygningen af de ældste Skibskedler var.

Til Kedlerne anvendte man Smedejern og hamrede Kobberplader, de sidstnævnte fordi de kunde faas i større Dimensioner end Jernplader, og fordi Kobberkedler varede meget længere. En Jernkedel kunde kun bruges i tre Aar, medens en Kobberkedel kunde holde i omtrent ni Aar. De smaa Plader, man kunde faa, nødvendiggjorde en hel Mængde Nitning, og naar Kedlerne første Gang blev fyldt med Vand, var der hundredevis af Lækager. De største af dem blev repareret mekanisk, men de fle-

ste fik Lov til at ruste sammen eller tilstoppes. Undertiden blev Mudder eller Kartoffler hældt paa Kedlen for at hjælpe til at stoppe Lækagerne. Ved en Lejlighed, da en ny Kedel skulde prøves paa Woolwich Orlogsværft, blev et Par Sække Hævremel strøet ud i Vandrummet. Da praktisk talt alle Flader var plane og uden Afstivning, kunde Kedlerne kun bruges til et Tryk paa op til omkring 5 lbs. pr. square inch og arbejdede hyppigt med et Tryk paa 2 à 3 lbs.

Med saa svage Kedler havde de søgaaende Maskinmestre deres Hyre for at holde dem i Drift, særlig da de arbejdede med salt Vand. Irtdtil omkring 1860 havde næsten alle Dampskibe Maskiner med Indsprøjtningkondensator, hvor Spildedampen blev fortøttet ved Berøring med koldt Søvand. Under disse Forhold var der ikke Grund til at bruge andet Spædevand end Søvand, hvilket var Aarsag til Vanskeligheder. I Kobberkedler foraarsagede Saltvand for Eksempel ved Lækager i Røgkanalerne Dannelse af Kobberkarbonat, som hurtigt tærede Pladerne op.

Ved Brugen af Saltvand var det af stor Betydning, at Vægtfylden af Vandet ikke blev for stor, da Kedelsten da vilde dannes for hurtigt. For at bestemme Vægtfylden havde Maskinmesteren Ordre til at tappe en Smule Vand af i en Skaal, sætte et almindeligt Bryggertermometer i det og koge det. Var Kogepunktet over 215° F., var der Fare for Dannelse af Kedelsten.

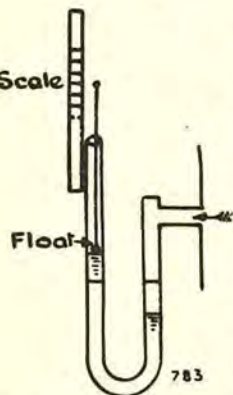


Vandret Snit gennem en Marinekedel med fire Fyr.
Kedlen var installeret i H. M. S. „Comet“.

Den ældste Fremgangsmaade til at forhindre, at Vandet fik for stor Vægtfylde, var at trække Fyret, tømme Kedlen og fylde den igen fra Søen, hvilket blev gjort hver anden eller tredje Dag. Kedlerne blev senere forsynet med Udblæsningshaner, og hver anden Time blev en Del af Kedelvandet blæst ud gennem en Ventil i Bunden af Skibet. Vanskeligheder med Udblæsningsventiler og Rør førte til Opfindelsen af en selvlukkende Ventil i Bunden af Skibet. Opfindelsen skyldes en Formand paa Portsmouth Orlogsværft ved Navn Kingston, og Ventilerne har siden da baaret hans

Navn. Flere fantastiske Forslag blev fremsat for at undgaa Dannelsen af Kedelsten, og da Faraday i 1822 gav Forklaring for en Kommite fra Underhuset, fik han forelagt følgende Spørgsmaal: „Vil en Kristtorn eller Tornebusk, som, hvis det er muligt, anbringes inde i Kedlen, kunne forhindre en Del Kedelstensdannelse, som ellers vilde ske i Bunden af Kedlen?“

Skønt der ved mange Lejligheder paa Grund af Uvidenhed eller Skødesløshed var Kedler, der blev fuldstændig tilstoppet af Salt, saa Pladerne blev overhedet, saa var der dog mange erfarne



Trykmaaler for en af de ældste Marinekedler.

Maskinmestre, der kunde holde deres Kedler i Drift i lange Perioder uden for megen Dannelse af Kedelsten.

Kedelbeslagene paa disse ældste Kedler omfattede en Kviksølvtrykmaaler, en Flyder med Indikator til at vise Vandstanden, en eller to vægtbelastede Sikkerhedsventiler og en saakaldt Vakuüm- eller atmosfærisk Ventil. Trykmaaleren var ganske simpelt et U-formet Jernrør, hvis ene Ende var fastgjort til Kedlen, medens den anden var aaben mod Luften. Det var halvt fyldt med Kviksølv. I den aabne Ende var der en Flyder med en Stang, som gik op og ned med Trykket. Hvis en Maskinmester ønskede at prale med Damptrykket i Kedlen, kunde han let anbring en Korkskive under Flyderen.

Sikkerhedsventilerne var en mulig Kilde til Fare, da de kunde sætte sig fast, og der kunde pilles ved den. I et Tilfælde berettes der om en Maskinmester paa en Baad paa Mersey, der ønskede at forøge sit Kedeltryk, at han stod paa Sikkerhedsventilen og ikke vilde holdt op med det, før en Passager truede ham med en Haandspage.

Vakuümventilen var et meget nyttigt Tilbehør. Naar Fyrene blev trukket og Kedlen køledes ned, dannedes der et Vakuüm i Kedlen, saa Siderne kunde trykkes ind af det udvendige Tryk. For at forhindre det anbragte man Vakuüm- eller den atmosfæriske Ventil, som automatisk aabnede sig og slap Luft ind, naar Kedlen blev afkølet.

Ulykker med Kedler under Damp var temmelig al-

mindeligt, og nogle Eksplosioner havde katastrofale Følger. Eksplosioner var mere almindelige i Amerika end i England, da man der brugte Damp med højere Tryk. De første til at anvende Damp med højt — d. v. s. 40 à 50 lbs. pr. sq. in. — var i England Trevithick og i U. S. A. Oliver Evans.

I en Erklæring til en Kommite i 1822 henviser en bekendt amerikansk Ingeniør, Jacob Perkins, begejstret til de Kedler, der, sagde han, var fuldstændig sikre. „En Evans-Kedel,“ sagde Perkins, „bestaar af en Smedejernscylinder, 18 ft. lang, 30 in. i Diameter og $\frac{5}{16}$ in. tyk med Endebunde af Støbejernsplade 4 in. tykke.“ Fyret var udvendigt, og dersom Kedlen fik Lækage, vilde Bruddet, efter Perkins Udsagn, ikke give mere Damp end en Sikkerhedsventil. Reparationer blev hurtigt udført paa følgende Maade: Efter at Kedlen var nedkølet, gik en Mand ind gennem Mandehullet med en Blylap (som altid blev holdt parat til det samme Brug) og anbragte den over Lækagen ved Hjælp af en Træhammer. Damptrykket vilde holde Blylappen fast, og Kedlen være lige saa tæt som før.

Det kan tilføjes, at Perkins var en Foregangsmand paa Vandrørskedlernes Omraade og senere anvendte Damp op til 1000 lbs. pr. sq. in.

Fanø Navigationsskole

Eksamen ved Navigationsskolen paa Fanø sluttede den 11. April 1945 med følgende Resultat:

Til Radioekspedientprøverne indstilledes 14 Elever, hvoraf 13 bestod.

Til Skibsførereksamen indstillede sig 2 Elever, der begge bestod.

Til Styrmandseksamen indstilledes 4 Elever, der alle bestod. Heraf fik H., A. Nielsen, Laurbjerg, 180 Points (Udmærkelse).

Efter Eksamen var den en Festlighed paa Skolen, hvor Kaptajn K. Hansen fra Navigationsdirektoratet, Repræsentanter fra Nordby Sogneraad, Assurance-fonden samt Skolens Lærere og Elever var til Stede.

Kaptajn K. Hansen bragte Eksaminanderne Navigationsdirektoratets Lykønskning med den bestaaede Eksamen og gav Oplysning om den for hver enkelt Eksaminand opnaaede Karakter og pegede paa de Vanskeligheder, som de unge Sømænd for Tiden har med at faa den nødvendige Sejltid. Han udtalte endvidere, at selv om det nødvendigvis for Tiden maatte gaa ud over den praktiske Uddannelse, saa gik det jo ingenlunde an at slække paa de teoretiske Krav, men snarere lade dem raade lidt Bod paa de Mangler, den praktiske Uddannelse maatte lide.

Bestyreren bragte Eksaminanderne Skolens Lykønskning med den overstaaede Eksamen.

Konsul D. Lauritzers Flidspræmie, en Prismekikkert med Inskription, tildeltes K. T. Nissen, Vojens.

Foreningen til Søfartens Fremmes Førstepræmie, en Prismekikkert, tildeltes E. Fischer, Esbjerg.

Dansk Dampskibsrederiforenings Præmie til Styrmand, der bestaar Radioprøven med Karakteren fra 6,0 til 6,9 Points i Gennemsnit, tildeltes A. V. Møller, Esbjerg, N. K. Larsen, Monstrup, og J. Kolmos, Als, med 100 Kr. til hver. Præmien for Gennemsnitskarakteren fra 7,0 til 8,0 tildeltes K. T. Nissen, Vojens, og E. Fischer, Esbjerg, med 300 Kr. til hver.



Vakuüm eller atmosfærisk Ventil for en af de ældste Marinekedler.

Elektrisk Svejsning af Skibe

(Fortsat)

set fra et konstruktivt Synspunkt

Skibsbunden kan svejdes paa Beddingen, hvor Klædningspladerne lægges ud, og Naadder og Stød svejdes med Plansvejsning ovenned. En let Svejsning maa lægges paa Bagsiden med en underop Svejsning. I Stedet for at lægge hele Bundklædningen op paa Beddingen

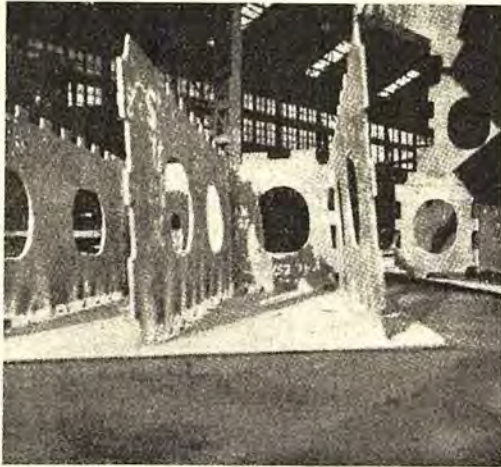


Fig. 1. Svejsning af Bundstokke til Inderbunden.

og svejse den der, kan man udføre den i Sektioner, som svejdes før Oplægningen paa Beddingen. Hvis Rangene, hvad der er det almindeligste, ligger langskibs, bør Stødene lægges i samme Spantefag for at lette Opsætningen paa Beddingen. I Almindelighed fordrer Klassifikationselskaberne ikke, at Stødene skiftes i Klædning eller Dæk, naar Svejsning anvendes, men man bør undgaa at lægge Stødene for nær Enden af en Aabning eller ved et stift Punkt, f. Eks. et Skod, Enden af et Dækshus, Kapper etc.

Inderbunden svejdes bedst paa Jorden, hvor den lægges ud med den indvendige Side opad. Bundstokkene anbringes derefter paa Plads og svejdes til Inderbunden med horisontal Svejsning. Det er mest hensigtsmæssig at lægge Inderbundspladerne tværskibs, strækkende sig fra Skibets Diamentralplan til Tanksiden, og at svejse saa mange Plader og Bundstokke sammen, som kan lægges paa Plads med de Kraner, man har. Naar hele Sektionen er færdigsvejst, vendes den underop og sættes paa Plads paa Bundklædningen.

Inderbundspladernes Range

kan imidlertid ogsaa lægges langskibs med Stødene i samme Spantefag. Det gælder blot om, at Inderbundsstykket med sine paasvejste Bundstokke bliver tungere, end Kranerne kan løfte det. Med Inderbundspladerne tværskibs, d. v. s. i samme Retning som Bundstokkene, har man større Muligheder for at variere Vægten af de enkelte Sektioner, hvilket kan have Betydning, hvis man har flere Beddinger med Kraner med forskellig Løfteevne, og hvis et planlagt Byggeprogram maa ændres, saa der kan blive Tale om at flytte et Skib fra den ene Bedding til den anden.

Paa samme Maade samles Dækkene til større Enheder med Bjælkerne og eventuelt Lugekarrøene svejst til Dækpladerne, inden de lægges paa Plads.

Skibssiderne kan fremstilles i Sektioner paa lignende Maade som Inderbunden og Dækkene, men det er naturligvis ogsaa muligt først at rejse Spanterne og saa svejse Plade efter Plade af ucnbords Klædning paa Beddingen.

De tværskibs Skodder i almindelige Lastskibe svejses sædvanligvis færdige paa Pladsen, hvorefter de løftes paa Plads.

For Konstruktionen af Tanksiderne findes der mange Udførelsesformer. En i Praksis meget formaalstjenlig Konstruktion er vist i Fig. 3 og 4.

Inderbunden har en smal langskibs løbende Plade over Tanksiden. Denne Plade er tildannet, saa den tillige udgør Vifteplade (gusset) og er udringet mellem Tanksideknæene, for at eventuelt Vand paa Inderbunden kan løbe bort. Spantet er kappet af lige med Tank-

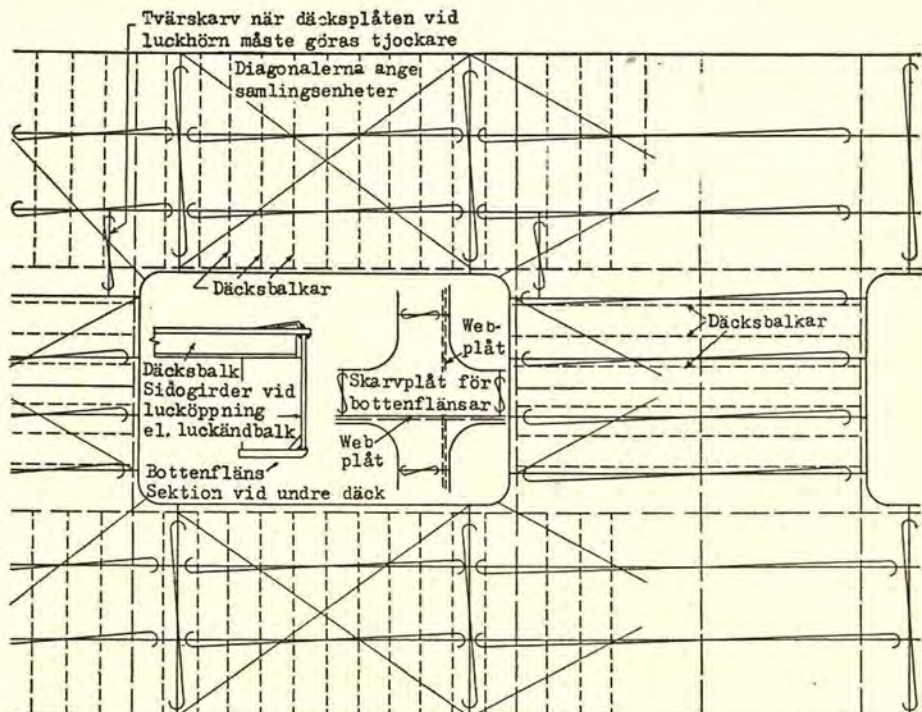


Fig. 2. Dækstegning visende hvorledes Sektioner sammensættes af flere Flader med tilhørende Dæksbjælker etc.

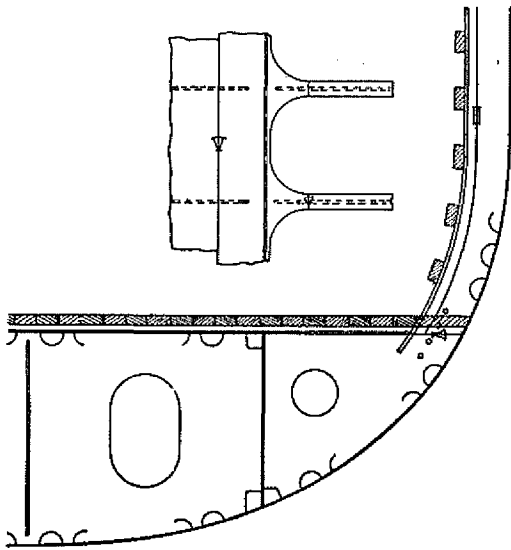


Fig. 3. Tanksideforbindelse.

sideknæets Overkant og svejst til det. For at faa tilstrækkelig Kontinuitet fortsættes Spanteflansen af et Fladjern, som har en Længde af $1,5 \times$ Spanteflansens Bredde. Et andet Fladjern forbinder Viftepladen med Spantet og Oversiden af Tanksideknæet.

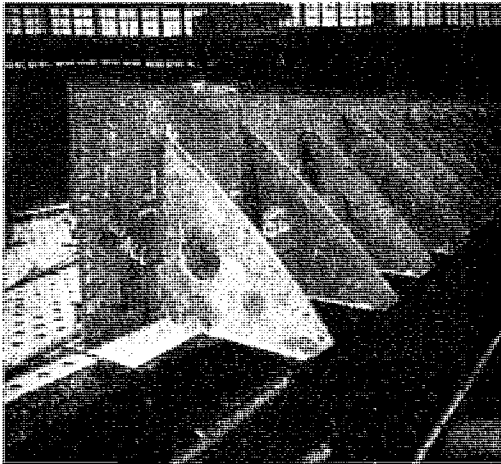


Fig. 4. Svejsning i Værkstedet af Tankside med Knæ og den smalle lørgskibs Plade.

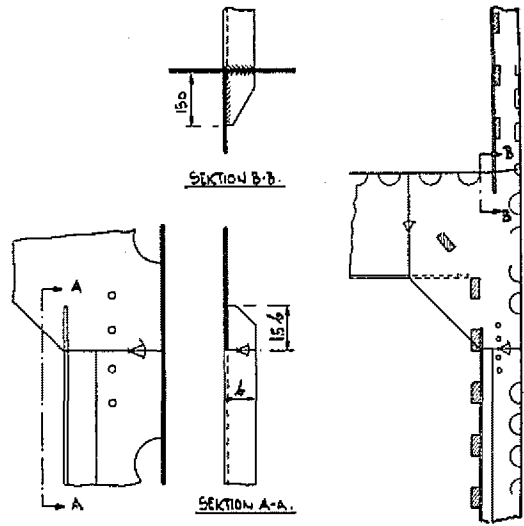


Fig. 5. Forbindelse mellem Spant og Bjælke.

En anden Detaillé som kan være af Interesse, er den Konstruktion af Bjælkeknæ, der er vist i Fig. 5. Forbindelsen mellem Spant og Bjælkeknæ og mellem Bjælke og Bjælkeknæ er af samme Type som Forbindelsen mellem Spant og Tanksideknæ. Mellemdæks-

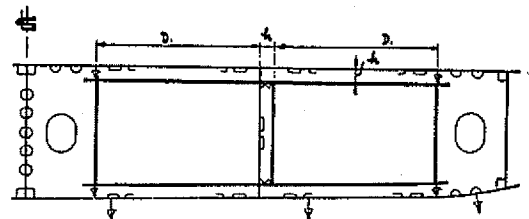


Fig. 6. Svejst Knæpladebundstok.

spantet ved Oversiden af Dækket svejses til det. Under Dækket anbringes et 150 mm langt Fladjern i Forlængelse af Mellemdæksspantets frie Flange. Hullerne, som er vist paa disse Figurer, er beregnet til Hjælp ved Opstillingen.

En almindelig Type paa en Knæpladebundstok er vist i Fig. 6, men der findes selvfølgelig andre Muligheder for denne Konstruktion.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER KØBENHAVN

Aalborg Værft A/S

AALBORG - DANMARK

Maskin- og Kedelbyggeri - Nybygninger - Reparationer

Telefon 4101 - Rigestelefon 9 - Telegram-Adresse: Yard

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

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

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

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1030



Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot. Udtrækning
efferses Kuponsudbytte indsendes paa Konto.

Indtægtsforvaltning

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

Vejledning udleveres fra Kortoret

Niels Hemmingsensgade 24



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“



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.

99

Det forenede Dampskibs-Selskab

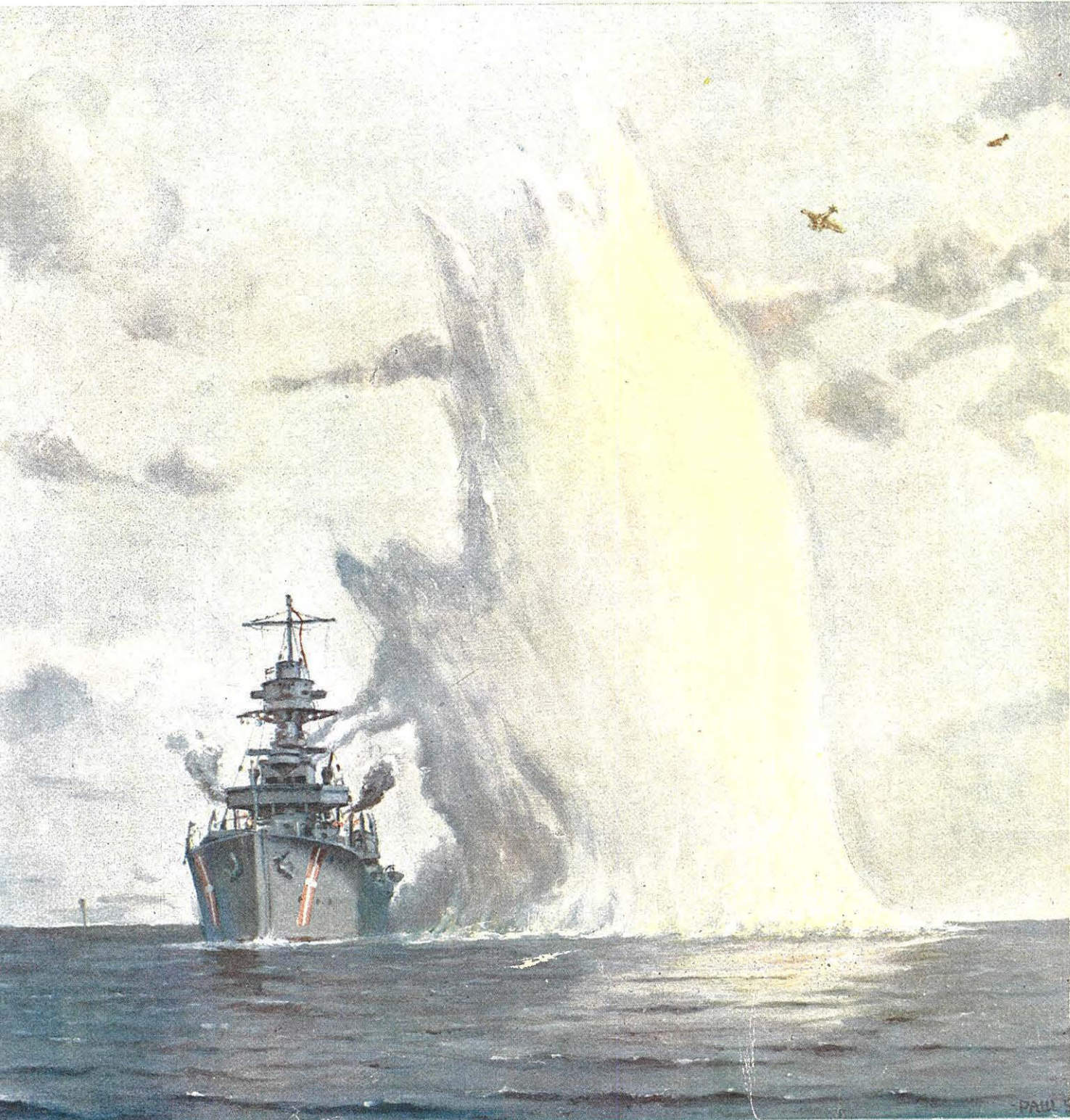




VIKINGEN

5 Øre
1. Juni

1945 - Nr. 6
22. Aargang



»Niels Iuel« bombes i Isefjorden af tyske Flyvere



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

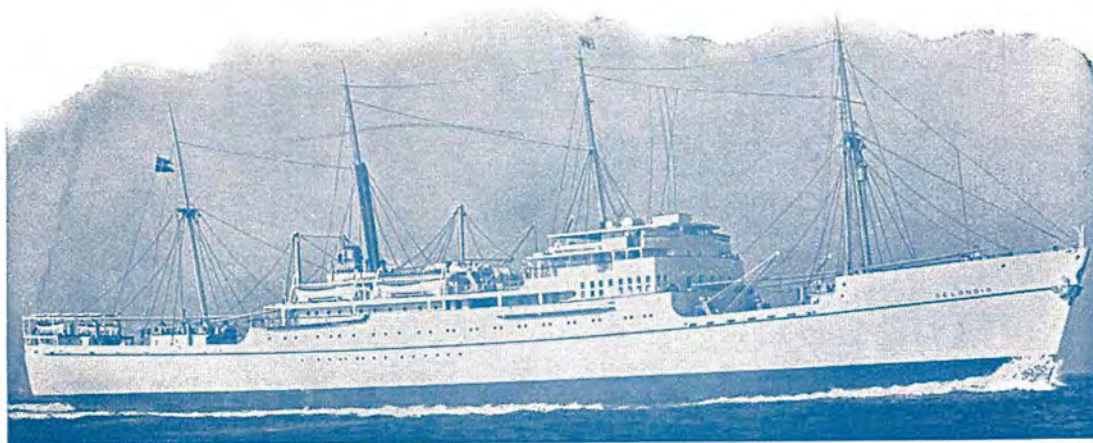
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

Danmark er frit

Dansk Skibsfart er fri

HVILKE Hjerter var vel saa kolde, at de ikke sitrede, da Radioen fra England meldte, Danmark var fri.

Tyskland, vor Fjende, var slaaget paa de store Slagmarker og paa Havene.

Vor spontane Glæde maatte have Afløb, men i de første Dage sad Tvivlen i vort Sind: Kan det virkelig være rigtigt? Nu ved vi, det er rigtigt, nu ved vi, at danske Skibe atter kan sejle paa Verdenshavene og gennem vort dejlige Øresund uden at blive bombet fra Luften eller blive sænket af en snigende Undervandsbaads dødbringende Vaaben, selv om der stadig er en stor Risiko og vil være det endnu i flere Aar ved at befare Havene.

Vore Tanker har i disse Aar gruet for den Dag, hvor vor By eller vort Land skulde blive Offer for Fjendens hensynsløse Indsats, og de Prøver, vi har set, har gjort Menneskene rædselsslagne for Afgørelsens Dag, men Modet manglede vi ikke.

Hvad der fra dansk Skibsfarts Side er sat ind for at hjælpe Danmark, vil tage Aar at fortælle. Det være sig høj eller lav, alle har gjort deres Pligt netop i det Øjeblik, hvor det ikke var Pligten, men Kærligheden til vort Land, vor Konge og vort Folk, som var de raadende Motiver til deres Handlemaade. H. M. Kongen gjorde det rette. Han blev som Kaptajnen paa sin Post. Taalte Ydmygelser og Chikane sammen med sit Folk. Han blev syg, og Aarene randt, men alligevel holdt han ud, selv da det saa mest haabløst ud, og naar vi nu jubler ham i Møde, er det, fordi vi, Folket, ikke alene ved, at han er født til at være vor Konge, men ogsaa har mærket, at al hans Færd er kongelig, og det siger vi ham Tak for paa den danske Sømandsstands Vegne. Den danske Sømandsstand, som i Majestæten har set et Forbillede, som de har fulgt med Begejstring.

Det var den danske Sømandsstand, som viste Vejen, og de Allierede har Gang paa Gang anerkendt den danske Sømands Indsats til Fordel for deres Krigsførelse.

De Mænd, som frygtløst satte deres Liv i Vove, med Døden for Øje, de Mænd er Danmark stolt af.

Vi er stolte af Kaptajnen og Styrmanden, som stod paa Broen og med Nerverne dirrende af Spænding spejdede mod Døden, der lurede fra Havets Dyb.

Vi er stolte af den Maskinmester og Fyrerøder, som trofast blev paa sin Post nede i Maskinens Dyb, i Bevidstheden om, at de var dem, der vanskeligst kunde redde sig, hvis den snigende Død i et Nu kom over dem. Vi er stolte af den Telegrafist, der blev siddende ved sit Bord, saalænge der var Mulighed for Hjælp, og alle de Fiskere, der satte Liv og Skibe i Vove for at redde danske Mænd og Kvinder, bør ikke glemmes. Vi er stolte af den Matros, Jungmand eller Skibsdreng, uden hvis Hjælp Skibet ikke kunde sejle, som blindt lystrede deres Kaptajns Ordre, og som uden Tøven gik den største Livsfare i Møde, fordi det var deres Job, og det svigtede de ikke.

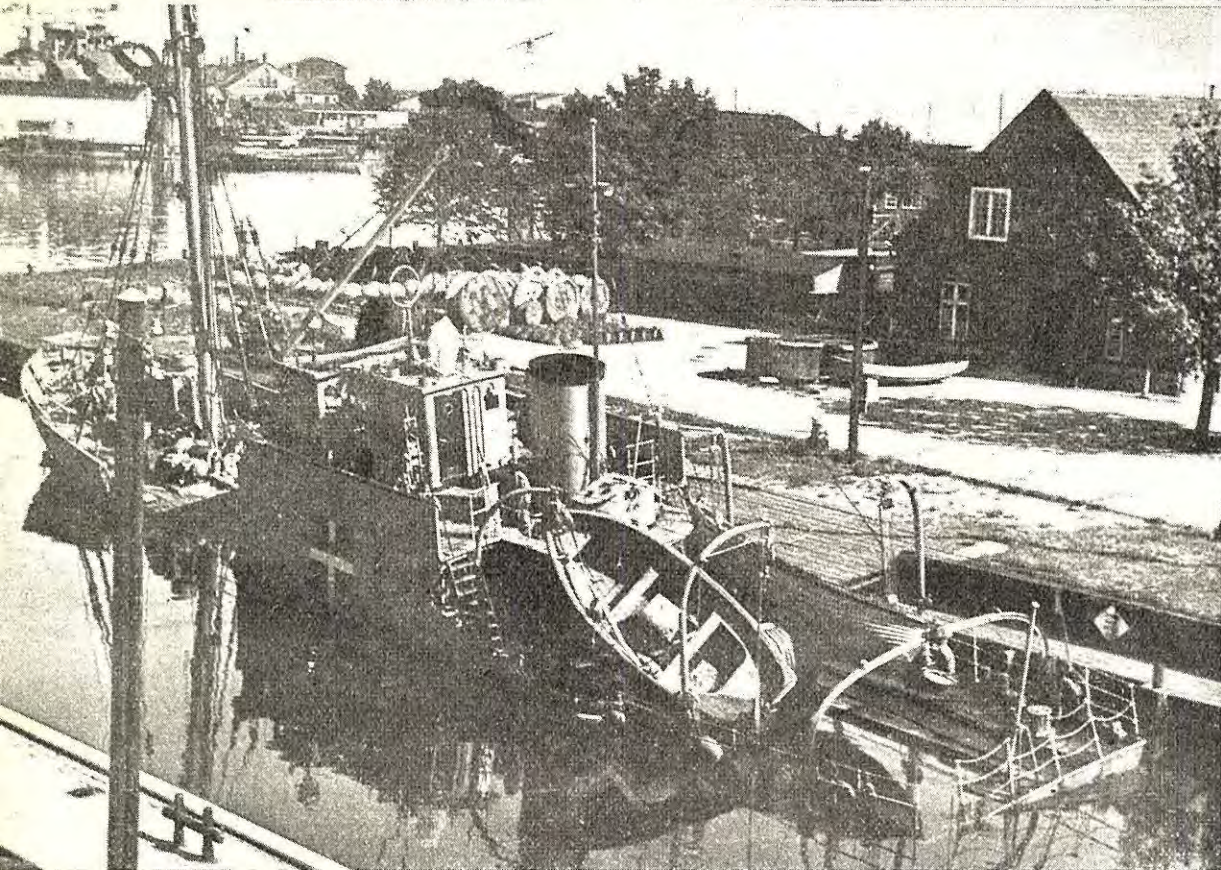
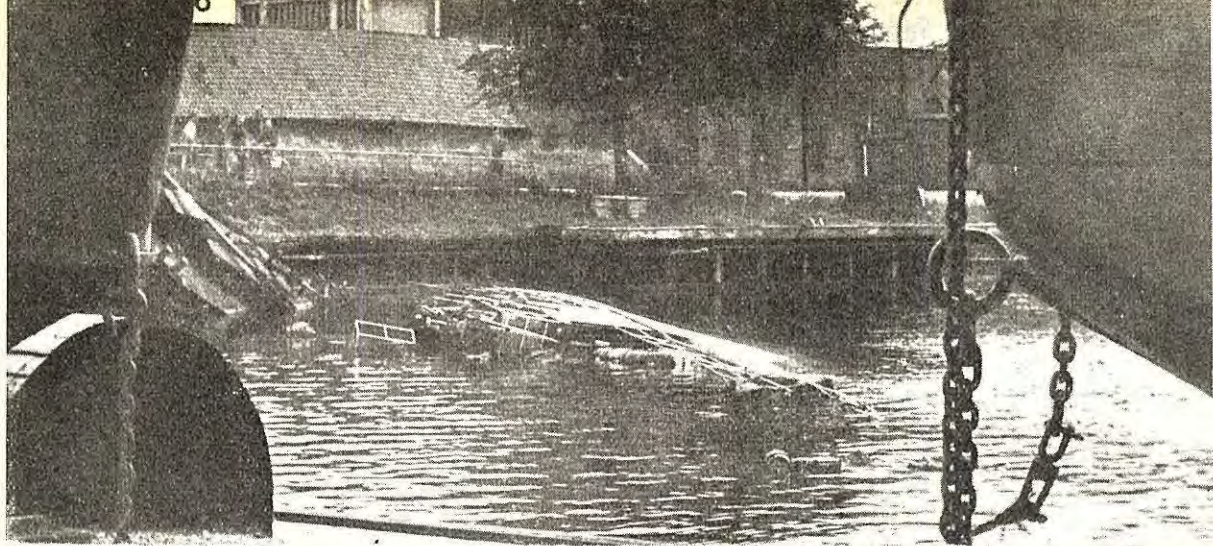
Med saadanne Mænd vil Danmark altid bestaa. Til sene Tider vil Mindet om de Mænd, der ofrede deres Liv paa Havene for Danmarks Frihed, blive æret som Nationens Helte.

At blive overvunden af en overmægtig Fjende er ingen Skam, men at trælle uden Tanke for at holde Frihedens Fane højt, det vilde have været en Skændsel for Danmark. Det skete ikke, fordi Kernen i Danmarks Folk var frisk og sund, og vi ikke kunde godkende, at der blev gjort Uret mod nogen.

Ret og Retfærdighed er en Livsbetingelse for et sundt og frit Folk.

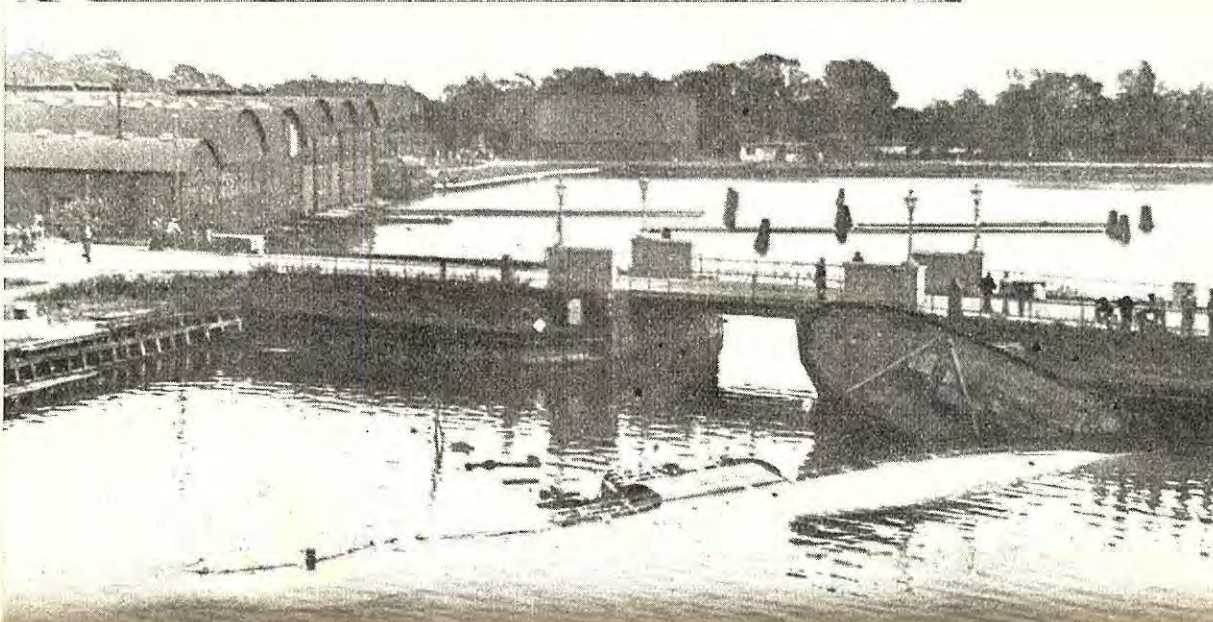
Axel Bærentzen.

*Ministrygeren
„Sobjørnen“.*



*Minefartøjet
„Lougen“.*

*Mine-
strygeren
„Sobjørnen“
og Olie-
tankbaad.*



»Niels Juel«

Ved Gustav Kragh

V i Danske har Ret til at være stolte over hver Indsats, hver Kamp og hvert Liv, der sættes til for vort gamle Land, men dermed følger ogsaa Pligt til at mindes enhver saadan Daad, saa den ikke gaar i Glemme.

Paa vor store Sorgens Dag, den 9. April 1940, faldt unge danske Mænd i Kamp mod Fjenden, der brød ind over vore Grænser —

*„Dreng, I Dreng, som døde,
I tændte for Danmark i dybeste Mulm
en lysende Morgenrøde —“*

sang Kaj Munk om dem. Men den Dag fik vor Flaade ikke, af Aarsager, som først nu bliver oplyst, Lejlighed til at yde sin Indsats.

Saa kom den 29. August 1943, hvor Danmarks Smertens og Ydmygelsens Dage forvandlede til Hæderstid med jublende Kampfanfarer. Modstandens Gnister blussede op til et flammende Baal — og vor Flaade viste, at den var bemanded med værdige Efterkommere af Mændene fra Køge Bugt, Kongedyb og Helgoland.

Den 27. August om Eftermiddagen fik Søværnskommandoen forskellige Efterretninger og Oplysninger, der kunde tyde paa, at Tyskerne vilde forsøge at bemægtige sig den danske Flaade og besætte Holmen. Chefen for Søværnskommandoen, Viceadmiral Vedel, kaldte derfor straks Cheferne for Kystdefensionen, Kontreadmiral Briand de Crévecoeur — for Marinestaben, Kontreadmiral Hammerich — for Kystflaaden, Kommandør Ipsen og for Flaadestationen, Kommandør Grandjean, til Møde i Marineministeriet, hvor Situationen blev drøftet og Aftale truffet om Iværksættelse af Forholdsregler mod et eventuelt tysk Forsøg paa at bemægtige sig Flaaden og Holmen. Viceadmiralen lod derefter udsende Ordre til alle uden for Holmen værende Orlogsskibe om at ligge klar med Dampen oppe paa et Kvarters Varsel. Lørdag Formiddag den 28. modtog den danske Regering en Note fra den tyske overordnede Myndighed med en Række Krav, som forlangtes besvaret samme Dag. I den Anledning lod Viceadmiralen atter de højskomanterende Søofficerer kalde til Møde, og efter dette udsendtes Ordre til at indstille al Landlov, og til at ogsaa Skibene ved Holmen skulde ligge paa et Kvarters Varsel. Samtidig tog Regeringen Bestemmelse om, at *der ikke maatte ydes Modstand mod en eventuel tysk Besættelse* — men da Ordren gik videre til de forskellige sømilitære Myndigheder, tilføjede Søværnskommandoen i Ordren til Chefen for Kystflaaden, at *Skibene efter Omstændighederne kunde sænkes!*

Klokken 4 om Morgenen den 29. gik Tyskerne i

Aktion baade i København og rundt om i Landet. Saa snart Søværnskommandoen fik dette at vide, gav Viceadmiralen Ordre til at sænke alle ved Holmen liggende Skibe og sendte pr. Radio Ordre til de søgaaende Skibe om at søge svensk Omraade. Ordren blev straks iværksat — ude paa Holmen blev Artilleriskibet „Peder Skram“, 9 Undervandsbaade, Torpedobaadene „Hvalrossen“, „Makrelen“, „Sælen“ og „Nordkaperen“, 6 Ministrygere, Mineskibene „Lindormen“, „Lossen“, „Lougen“, „Lolland“, „Kvintus“ og „Sixtus“ samt Værkstedsskibet „Henrik Gerner“ og Opmaalingskibet „Heimdall“ sænket, ialt 28 større og mindre Skibe. Tyske Tropper myldrede frem over Holmen, hvor de hensynsløst og ganske planløst skød vildt om sig til alle Sider. Under denne Invasion dræbtes to menige, og to Officerer saaredes.

Chefen for Flaadestationen meddelte Søværnskommandoen, at en tysk Parlamentærofficer havde overbragt ham et skriftligt Krav om uden Modstand at overlevere Flaadestationens og Holmens Områder med Skibe og Anlæg. Da Viceadmiralen paa dette Tidspunkt vidste, at Skibene maatte være sænket, gav han Kommandør Grandjean Bemyndigelse til at indgaa paa de tyske Krav. Klokken 5 blev Marineministeriet besat af tyske Tropper, og Viceadmiralen med de øvrige i Ministeriet værende Søofficerer blev ført bort som Fanger.

I Kalundborg Havn laa Ministrygeren „Søhesten“ og 4 mindre Fartøjer — de havde paa Grund af Radiovanskeligheder ikke modtaget Ordren fra Søværnskommandoen og blev Klokken 5 besat af overlegne tyske Styrker, der i Mørket havde sneget sig ind til Havnen fra Gisseløre.

I Korsør laa de 4 Ministrygere „Soridderen“, „Søloven“, „Springeren“ og „Hajen“, samt 4 Bevogtningsfartøjer, alle fortøjet ved Vestkajen i Inderhavnen. Øvre paa Østkajen laa et stort tysk Transportskib samt et Par Pramme, armeret med Maskinkanoner. Klokken 4 tændtes her pludselig 3 Projektører, samtidig med at store Mængder Tyskere, der i Nattens Løb i al Stilhed havde samlet sig, skjult bag Skurene paa Vestkajen, skrigende og raabende styrtede frem. De fyrede løs med Geværer og Maskinpistoler, samtidig med at Folkene fra Prammene beskød de danske Skibe med Maskinskytset. Efter et Kvarters Kamp mod Overmagten maatte de Danske give op — en dansk Officer og en Underkvartermester var da dræbt, Chefen for „Springeren“ og en Overfyrbøder saaret.

I Skelskør Havn laa en Ministryger, som Dagen efter skulde være afgaaet til Korsør, men da Chefen fik Underretning om Situationen, gik han til Ågersø Havn, lod Ministrygeren tjære sort. Rejsningen fjernede og Kanonerne tildække. Saaledes camoufleret sejlede

han i Løbet af Natten mellem Søndag og Mandag Syd om Gedser og bjærgede sig velbeholden ind i Trelleborg Havn. To andre Minestrygere, der laa henholdsvis ved Mariager og Rudkøbing, lykkedes det ogsaa at slippe over til Sverrig, medens een, som laa til Ankers i Køge Bugt, om Morgenen Klokken 5,30 blev taget af to store tyske Minestrygere.

I Nyborg Havn laa to Minestrygere og fire Kuttere. Om Morgenen Klokken 4,15 aabnede Tyskerne pludselig Ilden mod Skibene med Maskingeværer og Haandgranater. En Skildvagten blev dræbt ved Skud i Underlivet, Chefen for den ene Minestryger og Føreren af en Kutter, to Sølojtnanter i Reservelen, blev saaret.

Den store Minestryger „*Havørnen*“, som laa ved Stubbekøbing, stod straks efter Modtagelsen af Søværnskommandoens Ordre ud af Havnen og Øst i. En tysk Jager kom ned imod den og signalerede, at den skulde stoppe, men „*Havørnen*“ drejede ind efter og løb over lægt Vand, hvor Tyskerne ikke kunde følge den. Saa ankrede den i Ulfesund, men her kom et mindre Fartøj ind og forlangte, at Minestrygeren skulde overgive sig. Dette nægtede Chefen og satte sit Skib paa Grund ud for Stammenakke, hvor alt Inventar, Gods og andet af Værdi blev hevet over Bord og Skibet sprængt. Derefter sprang Besætningen i Vandet og bjærgede sig i Land, skønt Tyskerne skød efter dem.

Skoleskibene „*Ingolf*“ og „*Hvidbjørnen*“, som var paa Øvelsestogt med Kadetter, laa i Lunkebugten udenfor Valdemarsslot. Da Delingen havde modtaget Ordren fra Søværnskommandoens, lettede begge Skibe, gjorde *Klart Skib* og stod op i Store Bælt. I Nærheden af Vengeancegrunden mødte de en tysk Torpedobaad, som sendte bevæbnet Mandskab om Bord i de to Skibe. De danske Flag og Vimpler blev strøget, det tyske Orlogsflag hejst, og Skibene fik Ordre til under tysk Ledelse at gaa til Korsør. I „*Ingolf*“ og „*Hvidbjørnen*“ lod imidlertid Cheferne Sprængbomberne gøre klar. I „*Ingolf*“ begyndte man samtidig at fylde Ammunitionsrummene og Fyrpladsen med Vand, men da Tyskerne opdagede, at Skibet begyndte at synke, beordrede de den danske Besætning op paa Agterdækket, sigtede paa denne med Maskingeværer og udtog 10 Kadetter som Gidsler — de skulde skydes, dersom Skibet sank. Tvunget dertil paa denne Maade maatte Chefen beordre Sprængbomben sat ud af Funktion og Fyldningen af Magasinerne standset. Senere forsøgte han at sætte „*Ingolf*“ paa Grund paa Egholm Flak, men dette mislykkedes.

Om Bord i „*Hvidbjørnen*“ lod Chefen efterhaanden stille og diskret Besætningen samle sig paa Agterdækket, og satte derefter Sprængbomben, der var anbragt i Ammunitionsmagasinet, i Gang. Et Par Minutter før det Tidspunkt, hvor Bomben skulde virke, lod han det danske Flag hejse paany og meddelte samtidig Tyskerne, at om et Øjeblik sprang Skibet i Luften. Straks derefter gav han Ordren „Alle Mand springer ud — spring!“; hvorefter hele Besætningen sprang i Vandet. Efter Eksplosionen begyndte „*Hvidbjørnen*“ at synke, men medens dette gik for sig, svømmede 3 Kadetter tilbage til Skibet, kravlede om Bord og halede det tyske Flag ned. „*Hvidbjørnen*“ sank saa cirka 1 Sømil Nord for Grunden, medens „*Ingolf*“ gik ind til Korsør.

Om Morgenen den 27. August laa Artilleriskibet

„*Niels Juel*“ ved Kajen i Holbæk Havn for at fylde Vand.

„*Niels Juel*“, som blev sat i Vandet i 1918, var armeret med 10 Stykker 15 cm Patronkanoner, 2 Stk. 57 mm hurtigskydende Kanoner, 24 Stk. Maskinskyts og 2 Torpedoudskydningsapparater. Besætningen var 323 Mand, Chefen Kommandørkaptajn C. A. S. Westermann. Skibet var paa et ca. 6 Maaneders Sommertogt; Kommandoen hejstes den 5. April, og Togtets første Halvdel blev hovedsagelig tilbragt i Isefjorden. Anden Halvdel af Togtet, der startedes med ny Besætning den 28. Juni, skulde efter Bestemmelsen tilbringes dels i Isefjorden, dels i Kattegat for der at afholde Kaliberskydning, og mellem Togtets to Halvdele havde „*Niels Juel*“ været i København for Proviantering og Kulfyldning.

Vandfyldningen skulde egentlig være foretaget i Kyndby Havn, og Skibet derefter Lørdag og Søndag ligge til Ankers ved Hundested, men i Kyndby laa en stor Damper, som lossede Kul til Elektricitetsværket. Da Kyndby og Holbæk var de eneste to Havne ved Isefjorden, hvor der var Vanddybde nok til, at „*Niels Juel*“ kunde gaa til Kaj, maatte Skibet derfor anløbe Holbæk. Agten for Artilleriskibet laa Patruljebaad „*P 37*“ og en Vedetbaad fortøjet.

Efter Vandfyldningen blev der givet Landlov for Kongens Kvarter, men da Folkene om Aftenen kom om Bord, kunde de fortælle Kammeraterne en Del Rygter, de havde hørt i Byen, om uantagelige tyske Krav, om Udlevering af Flaadens Skibe og om Regeringskrise. Samme Aften modtog Westermann pr. Telefon Ordre fra Søværnskommandoens til at ligge paa 15 Minutters Varsel, Dampen blev straks sat, op, og et Varp ført fra Stævnen ud i en Varpetønde for dermed at kunne hale Skibet fri af Kajen. Lørdag Morgen blev det meddelt Besætningen, at der ikke foreløbig vilde blive givet Landlov, og alle var nu klar over, at der virkelig var noget i Gære. Der blev stillet dobbelte Vagtposter i Land, Chefen havde Samtaler med saavel Garnisonskommandanten som Amtmanden — Situationen var aabenbart alvorlig!

Men Stemningen mellem Besætningen røbede ingen Ængstelse, snarere en forventende Spænding, forenet med godt Humør til at tage, hvad de nu kunde komme ud for.

I Løbet af Natten var der blevet truffet forskellige Ændringer i den almindelige Vagttjeneste. Alt Lys paa Dækket blev slukket, hver af Skildvagterne i Land havde faaet udleveret 25 skarpe Patroner med Ordre til at skyde paa enhver, der ikke standsede første Gang, Skildvagten raabte „Holdt!“ Oppe under Bakken laa Vagtskiftet, hver Mand havde sin skarpladte Karabin i Haanden og 10 Patroner i Reserve. Antiluftskytset var ogsaa besat — en drøj Tørn, da det øsregnede, og en stiv nordlig Kuling stod lige ind mod Molen. Klokken 4,30 lod Westermann gøre *Klart Skib*; normalt sker dette ved et smældende Hornsignal, der betyder, at alle Mand skal møde paa de Poster, hvortil de er fordelt under Kamp, men for ikke at vække unødigt Opmærksomhed gik det nu mere stille, men ikke mindre hurtigt af. Med beundringsværdig Hastighed styrede Folkene af Sted til hver sin Plads — Paaklædningen tog de det ikke saa nøje med, blot Fart paa for at være rede til Kamp nu, da det krævedes af dem.

Lige meget med Regn og Storm — nogle kom løbende op til Maskinskytset i kun Skjorte og Benklæder, andre fo'r af Sted paa bare Ben, men alle var de besjælet af samme Mod, Evne og Vilje til om fornødent at sætte Livet ind for Danmarks Fremtid.

Der var fra Søværnskommandoen modtaget Ordrene: „Skærpet Beredskab“ og „Alarmtilstand“, lidt senere suppleret med Ordren: „Søg svensk Territorium“. Paa Grund af Vejforholdene kunde „Niels Juel“ ikke manøvrere ud af Havnen ved egen Hjælp. Den i Varpetønden fastgjorte 6" Trosse var ikke stærk nok til at holde til det Træk, den vilde komme ud for ved at hale Artilleriskibet ud mod Vinden, og en 22 mm Staalwire blev derfor af Vedetbaaden ført ud i Bøjen. Dels ved at hive ind paa Wiren, ved at lade „P 37“ trække i en fra Skibets Forstævn fastgjort Trosse, og dels ved Hjælp af en i Havnen liggende Bugserbaad, der fik Brænde og Kul fra Skibet, lykkedes det at faa dette halet ud med Stævnen imod Havneløbet. Under Arbejdet blev det efterhaanden lyst, og samtidig løjede Vinden meget. Da „Niels Juel“ nu var klar til at staa ud, blev Slæbebaaden og Vedetbaaden sendt ind i Havnen, efter at Vedetbaadsbesætningen var taget om Bord i Skibet. Nu stod „Niels Juel“ med først 9 og senere 12 Knobs Fart ud gennem den gravede Rende og videre Nord paa i Orø vestre Løb op mod Yderbredningen. Og saa vidste alle, at der kunde være Mulighed for at komme i Batalje — men Humøret stod højt!

„Nu skal vi vise Fjenden Vintervejen!“ sagde en Kanonbesætningsmand til en anden.

„Ja, nu er vi i vort rette Element!“ tilføjede en ung Løjtnant, der hørte Bemærkningen.

„Skal vi til England, Herr Løjtnant?“ spurgte en anden Mand.

„Naa — der findes jo nærmere Steder, hvor vi kan søge Sikkerhed!“ svarede Officeren smilende.

En Artilleri-Kvartermester, der lyttede til, udbrød saa:

„Forhaabentlig skal vi da ikke bare ud for at sænke Skibet?“

„Nej — vi har jo Lov at haabe det bedste!“ svarede Løjtnanten.

Humøret og Kampaanden var stadig glimrende overalt, særlig efter at Skibet havde faaet Fart paa og Bevægelsesfrihed med Vand nok under Kølen, for selv om dets Maskinskyts kunde have bestrøget Kajer i Holbæk, var Chancen ikke stor i en Kamp mod tyske Landstyrker. Ude paa Søen, hvor de større Kanoner kunde bruges, var Forholdet betydeligt bedre. Folkene var desuden, som en Mand sagde, „mer' end villige til at gi' en Næve med!“, fordi de havde set, forstaaet og var blevet styrket ved i det sidste Aar at opleve Danmarks voksende Lyst og Evne til Trods og Kamp mod Besættelsesmagten og dens foragtelige Haandlangere.

Det første, „Niels Juel“ saa til Fjenden, var en rekognoscerende Luftjager, der kom i Sigte Klokken 6.10 i et Par Kilometers Afstand; den var vestgaaende, men vendte efter at have passeret Skibet og forsvandt i Øst. Da „Niels Juel“ var naaet op Syd for den gravede Rende over Lynæs Sand, observeredes fra Mærset et større tysk Orlogsskib, ledsaget af to mindre Fartøjer Nord-Nord-Vest for Spodsbjerg. Tyskerne styrede Vest over, men da Artilleriskibet stod Nord paa ind i Renden, vendte Tyskerne og dampede mod Øst. Da „Niels

Juel“ passerede Hundested, blev der fra Havnemolen signaleret: „Tysk Minespærring udlagt Nord for Isefjorden“, og umiddelbart efter kom Patruljebaad „P 31“ ud mod Skibet fra Hundested og signalerede med Haandflag: „Tysk Minespærring udlagt Nord for Isefjorden. Orlogskaptajn Pontoppidan vil ankomme om 10 Minutter med tysk Flyvemaskine og bliver bragt om Bord i „Niels Juel“ med „P 31“. Orlogskaptajnen medbringer Ordre fra Søværnskommandoen til Chefen for „Niels Juel“.

Noget senere blev 3—4 tyske Bombemaskiner og 2 Stukas observeret kredsende Nord for Isefjordens Indløb, de kom snart nærmere og holdt sig saa kredsende over Skibet.

Det havde været Kommandørkaptajn Westermanns Hensigt at følge den minestrøgne Rute til Fyrskibet „Kattegat Syd“ for derved at give Tyskerne Indtrykket af, at „Niels Juel“ var paa Vej til Sundet, og derefter, naar Fyrskibet var naaet, at staa Øst i mod Kullen og, dersom Farvandet var frit, herfra at staa op mellem Halland Väderø og Torekov og videre inden for de svenske Nationalitetsgrænsevagere op i Laholmsbugten ind til Halmstad, hvor der var Vand nok til Skibet. Saafremt Farvandet derimod ikke var frit ved Ankomsten til svensk Territorium udfor Kullen, vilde han følge det svenske Territorium i Skelderviken til Torekov.

Trods Meddelelsen om Mineudlægningen var det alligevel Westermanns Mening at handle efter disse Dispositioner, idet han mente fra Isefjordens Udløb at kunne løbe nogle Sømil tæt under Land. Af forskellige Aarsager — Størrelsen af det observerede Krigsskib, som sikkert havde været en Minekrydser, Paalandsvinden med mer, mente Westermann at kunne gaa ud fra, at Miner ikke kunde være udlagt saa tæt under Land. — Han var klar over, at det vilde komme til Kamp med saavel tyske Søstridskræfter som Luftvaaben, men regnede med, at han havde en god Chance til at slaa sig igennem, fordi hans Besætnings Uddannelse i Skydning meget nær var afsluttet, og fordi Stemningen og Præcisionen om Bord var absolut eksemplarisk. Men i Henhold til Signalet fra „P 31“ maatte han afvente Orlogskaptajn Pontoppidans Ankomst, og desuden havde Tyskerne o sat de Midler i Funktion, hvorved de vilde hindre „Niels Juel“ i at løbe ud. Den forholdsvis lille Forsinkelse, Ventetiden paa Orlogskaptajnen vilde foraarsage, kunde næppe forringe Chancen for at slaa sig igennem til Sverrig. Farten blev derfor sat ned til 3 Knobs, idet der var cirka 2 Knobs indgaaende Vande, og „Niels Juel“ saaledes praktisk talt laa stoppet med Kurs Nord i.

Bombemaskinerne kredsede stadig højt oppe over Skibet, og pludselig, da Klokken var 8.55, dykkede en af dem ned til cirka 300 Meters Højde, afgav en Maskinskytssalve og kastede to Bomber, der heldigvis ikke ramte Skibet, men faldt i Vandet agten for tværs om Styrbord, cirka 30 Meter ude. Ved Eksplosionen blev Vand og Mudder slynget omkring 50 Meters Højde op i Luften, og Rystelserne i Skibet var saa kraftige, at den elektriske Installation blev slaaet helt ud, saaledes at alt Lys slukkedes, og Ildlederapparater, Meddelelsesmidler og alle andre ved Elektricitet virkende Instrumenter og Apparater svigtede fuldstændig.

Westermann, der opholdt sig paa Broen, vilde ikke betragte Skydningen og Bombningen som et direkte Angreb paa Skibet, men mente, at det var „et Skud for Boven“ for at markere, at „Niels Juel“ ikke vilde faa Lov at løbe ud; Bomberne, der blev smidt fra en ringe Højde, faldt jo et godt Stykke fra Skibssiden, men kunde, dersom det var ønsket, sikkert let være blevet anbragt midt paa Skibet. For at markere, at han laa stille og afventede Ordre, gav han derfor Styrbords Ror, men under Drejet ind mod den gravede Rende blev der atter sat et Flyverangreb ind mod Skibet, og opdhidset herover besvarede flere af „Niels Juel“s Maskinkanoner uden Ordre Ilden. En Flyver blev ramt, der blev observeret Træffere i dens venstre Vinge, og lidt efter gik den lige paa Næsen i Vandet, medens en anden af de over Skibet kredsende Maskiner styrtede ned udfor Hundested. Westermann stoppede straks Ilden og gav Maskinskytsbesætningerne Ordre til at søge Dækning. To Gange endnu, medens „Niels Juel“ laa stille med Stævnen Syd i, angreb Tyskerne med Maskinskyts, og da flere Træffere sprængtes om Bord, saa Sprængstumper og Splinter susede hvinende omkring, hvorved flere Mand blev saaret, forlod Westermann Broen og tog Ledelsen fra Kommandotaarnet.

Haardt saaret var Artilleri-Kvartermester H. Andreasen, som blev ramt i Maven af et 8 mm Projektil, der gennemtrængte Bughinden. De øvrige saarede var en Matros-Kvartermester, en Elev og to værnepligtige.

Klokken 9,35 angreb flere Luftfartøjer atter „Niels Juel“, beskød Skibet med 25 mm Maskinkanoner, og en Bombeflyver kastede to Bomber, som faldt i 5—10 Meters Afstand fra Bagbords Side. Ved Sprængningen paavirkedes Skibet meget kraftigt af Rystelser og krængede stærkt over — og da Westermann nu maatte anse dette nye Overfald for et absolut Angreb gav han, da Signalinstallationen til Skytset var rystet helt ud af Funktion, pr. Højttaler Ordre til, at Antiluftsytsets Besætninger skulde møde paa Plads. Alt Lys i Skibet slukkedes atter, nede om Læ var der fuldkommen mørkt. I Torpedorummet gik de to krigsarmerede Torpedoer, der laa i hvert sit Udskydningsrør, i Gang ved Rystelser; rundt om paa Banjerne var det løse Inventar styrtet sammen eller væltet ned.

Nu stod det Westermann klart, at det ikke vilde lykkes ham at slaa sig igennem til Sverrig. Formaålet med at søge svensk Territorium skulde jo dels være at unddrage Tyskerne Brug af Skibet, dels at have Mulighed for selv senere at kunne anvende det. Men de Ødelæggelser, „Niels Juel“ havde faaet ved Bombeeksplosionerne — Skibssiden var blevet trykket ind, de vandtætte Skotter var sprunget læk, de mange forskellige Apparaters Ødelæggelse — i Forbindelse med Vissheden om, at Angrebene fra de tyske Flyvere med Bombetræffere vilde medføre saa store Tab af Personel, at Skibet ikke kunde betjenes, gjorde, at det sidst nævnte Formaal ikke kom i Betragtning, og da det førstnævnte kun kunde naas ved Skibets Sænkning paa dybt Vand eller totale Ødelæggelse med stort Tab af Personel, besluttede han sig til at gaa tilbage. Han stod derfor med langsom Fart ind i den gravede Rende, hvor Bevøgningsfartøjet „K 7“ kort efter at Hundested Havn var passeret, løb ud mod Artilleriskibet med Orlogskaptajn Pontoppidan om Bord. Klokken var blevet 9,48, da denne gik om Bord i „Niels Juel“, hvor

han overbragte Westermann en skriftlig Ordre fra Søværnskommandoen:

„Da der er udlagt Miner og forefindes stærke Søsridskræfter ved Isefjordens Udløb, skal „Niels Juel“ ankre og afvente nærmere Ordre. 29. August 1943, Kl. 0730. Vedel.“

Der var intet at tage fejl af — det var en klar og tydelig Ordre. Westermann vidste, hvad der vilde ske, om han lystrede den efter dens bogstavelige Ordlyd. Han spurgte derfor Pontoppidan om, hvor og under hvilke Forhold Ordren var blevet udstedt, og fik Svaret: „Paa Hotel „Phoenix“, hvilket Westermann forstod saaledes, at den var blevet aftunget Viceadmiralen af den ledende tyske Søofficer, og nu var det ikke svært for ham at tage sin Beslutning. Admiralens Ordre skulde adlydes, men en dansk Skibschef kunde dog ikke overgive sit Skib i Fjendens Hænder i brugbar Stand — det var et frygteligt Alternativ at blive stillet over for! Og Westermann kendte Viceadmiralen saa godt, at han fuldtud forstod Betydningen af de to Ordre, han havde modtaget — først Ordren til at søge svensk Havn og nu denne sidste. Der var ingen Tvivl hos ham om, hvad han havde at gøre — og han gjorde det!

Ved Tre-Kosten paa Lynæs Sand lod han Orlogskaptajn Pontoppidan sætte i Land igen med „K 7“ og stod derefter med „Niels Juel“ Syd-Vest over mod Een-Kosten Syd for Rønne, satte fuld Fart paa og holdt ind mod Land Syd for Nykøbing Sindssygehospital. Her agtede han at sætte Skibet paa Grund — Bunden var blød og jævnt stigende, saa det vilde være vanskeligt at bringe Skibet flot igen. Da „Niels Juel“ nærmede sig Stedet, beordrede Westermann alle Mand ned om Læ, idet han antog, at de mange tyske Luftfartøjer, der stadig fulgte og kredsede om Skibet, vilde gaa til Angreb, saa snart de forstod, at han vilde sætte det paa Grund. Klokken 10,48 tog „Niels Juel“ saa Grunden omtrent ud for Annebjerggaard, Besætningen blev kaldt paa Dækket og Bagbords Anker smidt i Bund. Tyskerne forsøgte dog ikke noget Angreb, men forsvandt umiddelbart efter Grundsætningen.

Saa snart Skibets Overlæge blev sat i Land med de saarede, for at de kunde komme under Behandling paa Hospitalet i Nykøbing, lod Westermann, som vilde gøre „Niels Juel“ fuldstændig utjenstdygtig, Skibets til dette Brug medgivne Sprængladning gøre klar til Eksplosion. Samtidig lod han, da han mente, at den store Mængde Sprængstof muligvis kunde bringe de agterste Ammunitionsmagasiner til Eksplosion, hele Besætningen kommandere forud paa Bakken. Vente-tiden forekom naturligvis alle saa uhyggelig lang — hvert Øjeblik ventede man, at Eksplosionen vilde komme, men da der efter 25 Minutters Forløb intet var sket, blev Urværket fjernet, og det viste sig da, at dette ganske rigtigt havde sluttet Kontakt efter 10 Minutters Forløb, men at Tændpatronen havde svigtet.

Nu gjaldt det om at faa Fart paa med at gøre „Niels Juel“ ukampdygtig paa anden Maade, inden Tyskerne naaede at tage Skibet i Besiddelse. Westermann gav derfor Ordre til at sætte alle Ammunitionsmagasinerne under Vand samt til at ødelægge de Søventiler i Maskinen og paa Fyrpladserne, man kunde komme til. Og da dette var gjort, Klokken 11,40, lod han hele Besætningen pibe op til Mønstring paa Agterdækket,

hvor han agtede at give alle en Meddelelse om, hvad der var sket, og lade dem vide, hvad det nu var hans Hensigt at gøre.

Redegørelsen, der varede hen imod et Kvarters Tid, og som grundigt klargjorde Situationen og de politiske Krav, der var rejst, er af en af Artilleriskibets værnepligtige opfattet og kort gengivet saaledes:

„Jeg har kaldt Dem sammen,“ begynde Westermann, „for at meddele Dem, hvad der har ligget til Grund for de sidste Dages Begivenheder. Som De sikkert har hørt, har Tyskerne stillet uantagelige Krav til den danske Regering, Krav, som jeg ikke skal komme nærmere ind paa, men som har resulteret i, at man har krævet alle danske Vaaben og al dansk Ammunition samt hele den danske Flaade udleveret. 10 Gidsler er taget mellem Landets bedste Mænd, og 1 Million Kroner er forlangt i Erstatning af Odense By. Som De vil forstaa, har den danske Regering efter et Møde med alle Samlingspartier, og med Kongen i Spidsen svaret et absolut Nej! Derfor har Tyskerne taget den danske Regering og vor gamle Konge til Fange — —“

Ved at høre disse sidste Ord kunde Besætningen ikke overholde den sædvanlige Ro og Respekt, den plejede at udvise, naar Chefen talte til den, men udbrød spontant og harmdirrende „Fy“ og andre lignende Udraab.

„Jeg fik min sidste Ordre i Morges,“ forklarede Westermann, da der atter var faldet Ro over Besætningen, „og den lod paa, at jeg skulde søge en svensk Havn. Det var da min Agt at søge at slaa mig igennem til Halmstad — Resultatet kender De. Saa modtog jeg ved Orlogskaptajn Pontoppidans Ordre fra Søværnskommandoen til at ankre og afvente yderligere Ordre, men da Ordren, Orlogskaptajnen kom med, efter min Mening er afgivet under Tvang fra tysk Side, mente jeg som god dansk Mand at handle rigtigt ved at sætte vort Skib paa Grund!“

„Hørt“ og „Ja!“ svarede Folkene, da Westermann tav et Øjeblik.

„Tyskerne er i Dag vore Fjender!“ fortsatte Chefen.

„Det har de altid været!“ raabte en Mand.

„Hvad der vil ske med Dem, ved jeg ikke, men antagelig bliver de værnepligtige i hvert Fald hjemsendt. For „Niels Juel“s Skæbne staar jeg alene til Ansvar! Til Slut vil jeg udtale min Anerkendelse af alles Holdning under disse bevægede Dages Begivenheder — ikke mindst nu til Morgen, Besætningens gode Holdning oversteg mine dristigste Forventninger. Jeg ved, at med en saadan Ungdom kan Danmark aldrig dø.“

Westermann gav derefter Direktiver for, hvorledes alt Materiel, Vaaben, Ammunition og Apparater med mere skulde ødelægges, fjernes eller smides over Bord, og sluttede derefter sine Ord med at udraabe:

„Gud bevare Kongen! Gud bevare Danmark!“

„Gud bevare Kongen! Gud bevare Danmark!“ svarede alle igen, og straks efter raabte en Mand:

„Leve Chefen!“

Ogsaa dette gentog alle, og istemte straks efter: „Kong Christian stod ved højen Mast —“. Sangen blev sunget i stærkt bevæget Stemning, hvorunder Graaden kunde mærkes i Tonerne — og saa gik alle forefter for at begynde det beordrede sørgelige Ødelæggelsesværk.

Kilerne til alle 15 cm Kanonerne, Skibets Hoved-

armering, som Tyskerne mest havde Brug for, blev delt i saa mange Smaadele som muligt og kastet i Vandet — de kunde aldrig samles til Kiler mere, og da Kanonerne var fra Bofors i Sverrig, og Kilerne derfor uerstattelige, var Kanonerne nu værdiløse. Men ydermere blev Riffelgangene i dem mejslet saa godt ud, det kunde lade sig gøre. Alt Maskinskytset gik saaledes udenbords, Karabiner og Revolvere blev gjort ubrugelige ved at Laasedele og Revolvernes Tromler blev udtaget og hevet i Vandet. Dæksammunionen gik samme Vej, fulgt af alle de fine Instrumenter; Signalapparater, Telefoner, Kompasser, Ekklod, Laryngafoner og hele det kostbare Artillerikommandoanlæg blev knust. Det over Bord kastede Materiel forsvandt snart i det dybe Lag Mudder, Skibet stod i.

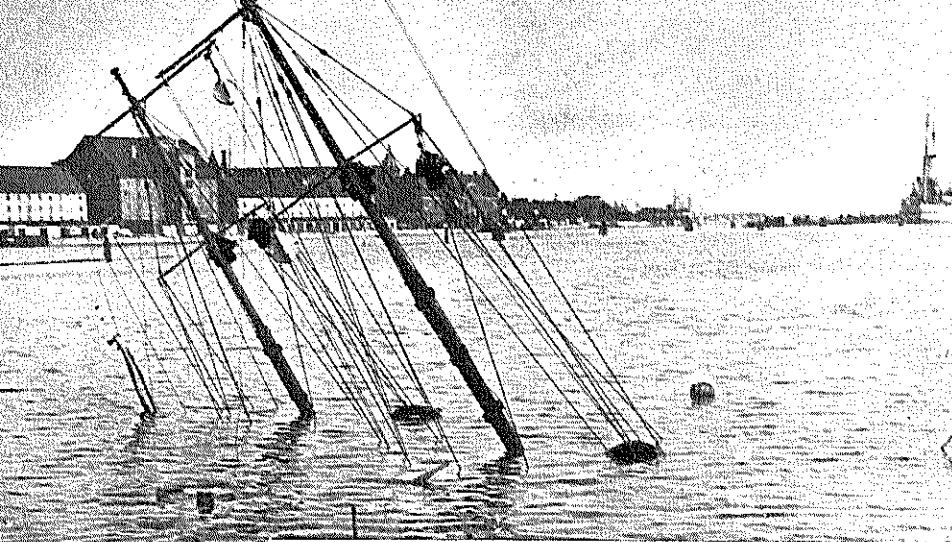
Da Motorbaaden, som havde bragt de saarede ind, kom om Bord igen, meddelte Føreren Westermann, at den tyske Kommandant i Nykøbing havde sagt, at enhver, der forsøgte at gaa i Land fra „Niels Juel“ vilde blive skudt, men at Chefen, dersom han ønskede en Samtale med Kommandanten, kunde tage ind med Motorbaaden, førende et hvidt Flag i Stævner.

Dette følte Westermann imidlertid ikke Trang til. Derimod lod han tage et Skøn over, hvor mange Træfere „Niels Juel“ havde faaet, og det blev konstateret, at der var over 100 Anslag af 8 mm Patroner og 3 af 25 mm Projektiler, som alle var sprunget i Anslaget. At der trods denne stærke Beskydning kun var 5 saarede paa et Skibsdæk, hvor omtrent 200 Mand stod ret udækket, kan kun forklares ved, at Flyverne havde lagt deres Nedslagsbaner omtrent midtskibs, hvor ingen udækkede Kanonbesætninger var placeret. Motorbaaden og Bagbords Redningsbaad var begge gennemhullet af 8 mm Projektiler, og man kunde følge Nedslagsbanerne tværs over Dækket fra disse Yderpunkter. En 25 mm Granat var sprunget i Baadebroen, og dens Bundstykke havnet i Officersmessen; en anden havde ramt Panserskjoldet paa en af 15 cm Kanonerne og var sprunget ved Anslaget, og en tredje ramte Dækket lige agten for en Ammunitionselevator og spræng der.

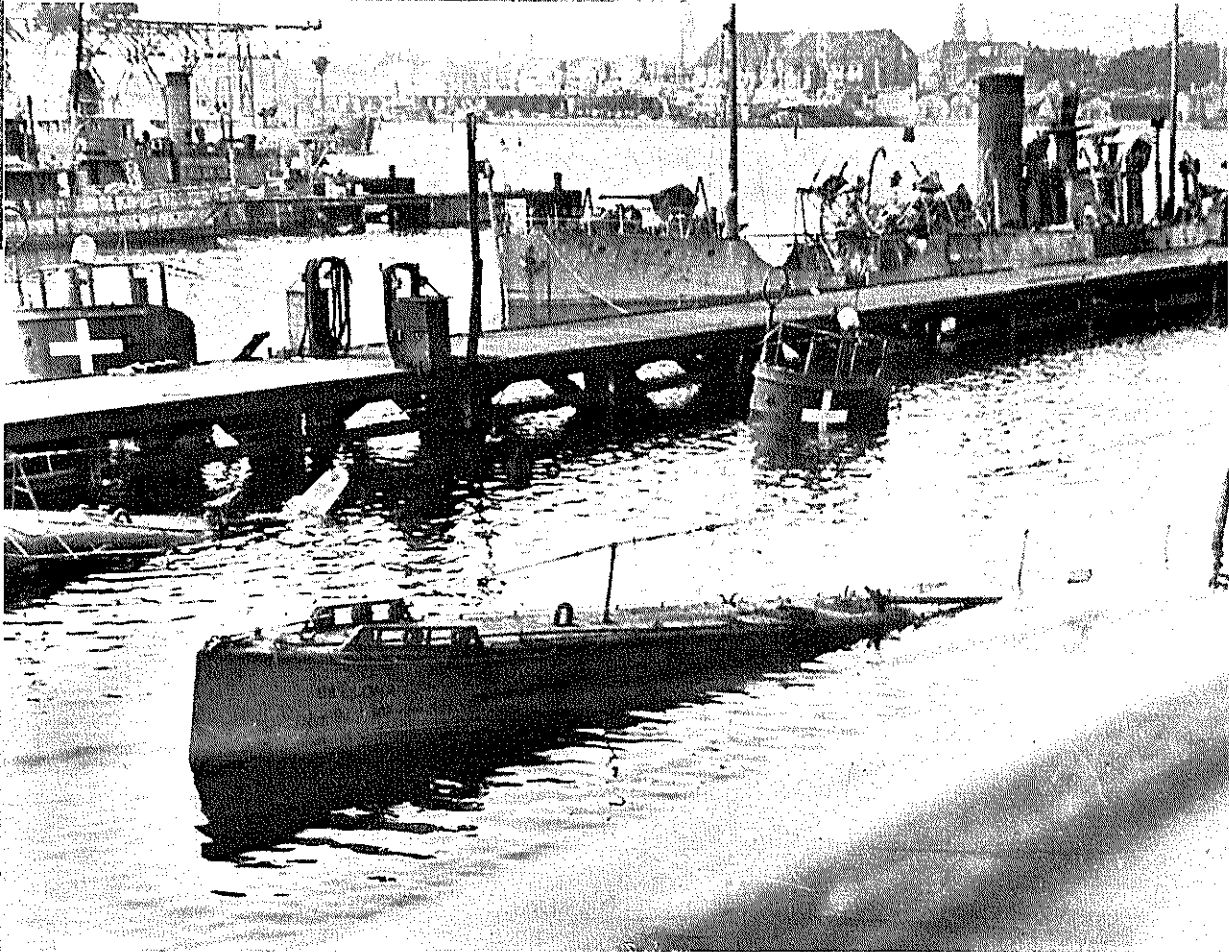
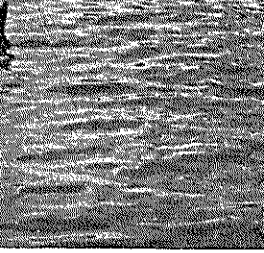
Midt paa Eftermiddagen kom et tysk Luftfartøj med den danske Kaptajnløjtnant Overbye, som bragte Westermann en fra Søværnskommandoen, men af Tyskerne dikteret Ordre til at gaa til København under Ledelse af en tysk Torpedobaad, der ventede Nord for Isefjorden. Den Ordre var jo nu overflødig, men Westermann satte Kaptajnløjtnanten ind i Situationen og bad ham anmode om, at Besætningen snarest maatte blive evakueret fra Skibet, da der hverken var Sovepladser eller kunde laves Mad om Bord.

Ogsaa disse to Ulemper tog Folkene med godt Humør. De klarede sig, som de bedst kunde. Kabyssen stod under Vand, Øltønderne ligeledes, men der blev bjærget Øl nok til alle, og Tørkost var der foreløbig nok af. Og saa gik den lange, begivenhedsrige og bevægede Augustdag til Ende — en Dag, som ingen af de om Bord værende nogensinde vil glemme, men ogsaa en Dag, der havde vist, at der stadig var stærke og gode Kræfter, Offervillighed og djærvt Mod hos Mændene i den danske Flaade.

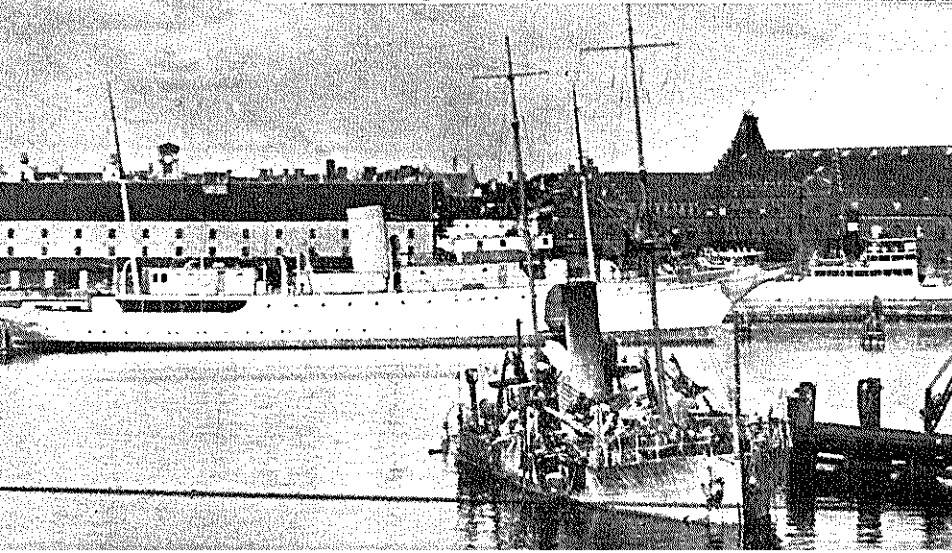
Mandag Morgen Klokken 5,20 løb to tyske Hurtigbaade op lang Siden af „Niels Juel“, og tyske Marine-soldater, bevæbnet med Maskinpistoler og Haandgranater, entrede om Bord. Tyskernes Fører, en Korvet-



Bevogtningsartøjerne
„Sælen“ og „Nordkaperen“.



Sænkede
Undervandsbaade
samt Værkstedsskibet
„Henrik
Gerner“.



Værkstedsskibet „Henrik
Gerner“ sænket og brændt.
I Baggrunden Kongeskibet
„Dannebrog“.

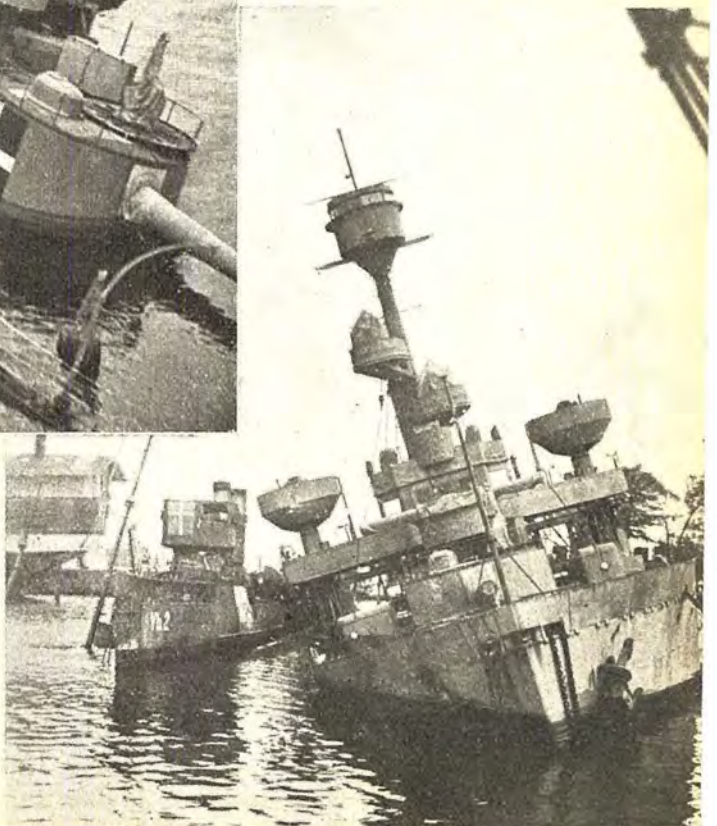
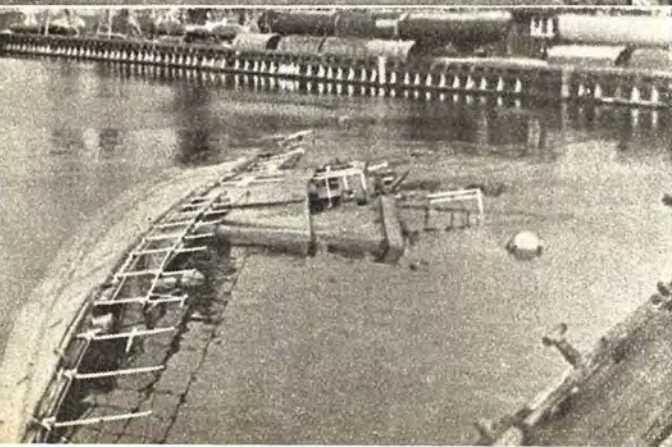
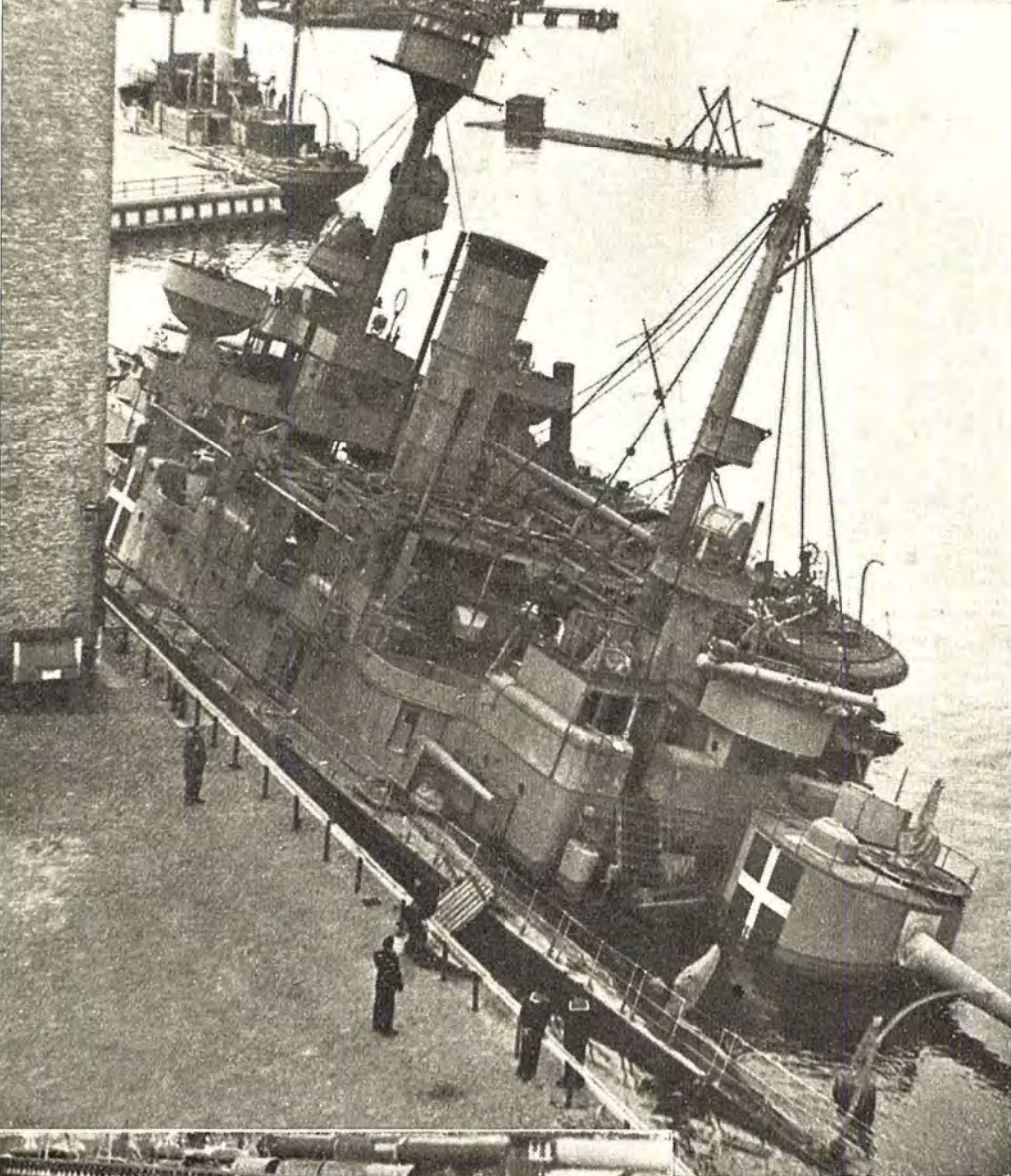


Ministrygeren „Søbjørnen“.

Artilleriskibet „Peder Skram“ staar paa Bunden af Hænnen under Nyholms Kran.

*Nederst til venstre:
Ministrygeren „Søbjørnen“.*

*Nederst til højre:
Artilleriskibet „Peder Skram“ samt
Torpedobaadene „Hvalrossen“ og
„Makrelen“. Paa Siden af „Peder
Skram“ ligger Vernebaad Nr. 2
(ikke sænket).*



kaptajn, overbragte Westermann en Skrivelse fra den kommanderende tyske Admiral i Danmark. Skrivelsen lød saaledes, oversat til dansk:

„Til Chefen for Kystpanserskibet „Niels Juel“.

- 1) De anmodes endnu en Gang om at afholde Dem fra enhver Kamphandling over for den tyske Værnemagt.
- 2) De maa garantere for, at Sabotagehandlinger ikke gennemføres, respektive forberedes i Skibet.
- 3) Ved Overtrædelse af det under 1 og 2 anførte vil De i Henhold til den militære Undtagelsestilstand blive stillet for en tysk Standret. For Sabotage gælder Dødsstraf.
- 4) Jeg opfordrer Dem til straks at stryge Kommandoen og bringe Besætningen i Land ubevæbnet og troppevis, hvor den vil blive modtaget af en tysk Afdeling. Kommandoen skal derefter overgives til den af mig udsatte Korvetkaptajn Camman. Han har Ordre til at føre Skibet til København og oplægge det der. Wurbach, Viceadmiral, Kommanderende Admiral Danmark.“

Da Westermann havde læst Skrivelsen, meddelte han Korvetkaptajnen Underretning om „Niels Juel“'s Tilstand, og efter at denne havde overbevist sig om Rigtigheden heraf, fremførte han Krav om, at Kommandoen i Skibet snarest skulde stryges, at Officererne skulde aflevere deres Vaaben til ham, samt at Mandskabet øjeblikkelig skulde gøre sig klar til at blive sat i Land. Westermann svarede hertil, at Flag og Vimpel vilde blive nedhaldt Klokker 7, men anmodede samtidig indtrængende, om alle tyske Soldater maatte blive fjernet fra Agterdækket under Ceremonien. Angaaende Officerernes Vaaben vilde han sørge for, at alle Revolverne blev samlet og overgivet Korvetkaptajnen, men mod Sablernes Aflevering nedlagde han en meget bestemt Protest. Mandskabet skulde nok være klar i rette Tid.

Korvetkaptajnen havde intet at indvende mod Formelen for Kommandostrygningen, men ønskede stadig, at Officerernes Sabler blev afleveret. Først efter Westermanns gentagne energiske Protest tillod han, at Officererne kunde beholde dem.

Og saa kom det Øjeblik, hvor Besætningen for sidste Gang samledes med sin Chef paa „Niels Juel“'s Agterdæk. Westermann lod kommandere: „Klar ved Flag og Vimpel!“, og tog derefter Ordet:

„Det er mig en stor Sorg, at jeg i Dag overgiver vort Skib til Tyskerne.

Som Forholdene ligger, har vi maattet bøje os for den militære Overmagt, men jeg føler mig fast overbevist om, at der vil komme en Dag, hvor Ret og Humanitet vil sejre over den Uret og Brutalitet, som for Tiden har Magten her i Landet. Jeg er sikker paa, at den Ungdom, hvis bedste Egenskaber jeg i disse Dage har set udfolde sig, vil være i Stand til at bygge et bedre og stærkere Danmark op.

Jeg siger Dem alle Tak for den Pligt troskab, Ildhu og Offervilje, som De her har vist overfor Deres Land og Folk, og som jeg ogsaa har indberettet.“

Derefter gik han Fronten af, og da han atter naaede agterud, kommanderede han:

„Hal ned Flag og Vimpel!“

medens Hornblæseren blæste Honnørsignalet. Umiddelbart derefter istemte alle „Kong Christian —“ og derefter overtog Tyskerne Kommandoen. Som tyske Krigsfanger gik saa Besætningen fra Borde og blev ført til Nykøbing, hvorfra de i Rutebiler blev kørt til Grønnehavehus. Westermann og Maskinchefen fik Ordre til at gaa i hver sin Hurtigbaad, som bragte dem til København, hvor Westermann blev ført til Hotel „D'Angleterre“ og her meldte sig til Viceadmiral Vedel.

Besætningen tilbragte 3 Dage i Interneringslejren i Nykøbing, men blev saa ført til København og anbragt paa Holmen, hvor den saa de mange Orlogsskibe paa Bunden af Havnebassinene. Den følgende Søndag blev den samlet til Gudstjeneste og gensaa ved denne Lejlighed sin Chef, som under Gudstjenesten smukt mindedes Kvartermester Andreassen, der var død af sit Saar.

En af Besætningen har skrevet følgende:

„Dagen efter Gudstjenesten blev Chefen, sammen med de fleste øvrige Officerer, kørt bort fra Holmen, og vi troede nu, at vi aldrig skulde se ham mere, men da vi, paa Foranledning af „Røde Kors“, nogle Uger senere blev flyttet ud i K.B.-Hallene, var han Chef der. Den første Aften kom de tyske Vagtposter ind i Hallene, hvortil han sagde, at enten havde han Kommandoen eller ogsaa de! Tyskerne fjernede sig derefter og viste sig ikke mere inden for Hallene, men nøjedes med at gaa Vagt ved Hallens Territoriums Grænser. Til Slut vil jeg berette, at den Dag, vort Løsladelsesbudskab kom, holdt Kommandørkaptajnen en Tale, hvori han sagde, at havde vi faaet Valget Frihed paa Jødernes Bekostning, havde vi alle vedblevet at være internerede. Dette blev besvaret med et eenstemmigt „Hor“ fra de cirka 1100 Marinesoldater, som var de forskellige Skibsbesætninger fra de danske Orlogsskibe, og som alle havde haft hver sin tunge Skæbne, men alle følte vi, at vi havde medvirket til at redde Danmarks Ære!“

Anledningen til det i den sidste Del af Brevet omtalte var den officielle Meddelelse, Tyskerne udsendte den 2. Oktober, hvori paa en modbydelig Maade Jødefølgelserne og Løsladelsen af de internerede danske Soldater var sammenblandet.

Meddelelsen lød saaledes:

„Efter at Jøderne, som ved deres tysk-fjendtlige Ophidselsesvirksomhed og deres moralske og materielle Støtte til Terror- og Sabotagehandlinger, hvilket i væsentlig Grad har bidraget til Skærpelsen af Situatio-

Svendborg
Skibsværft A/S

Telf. 269 (2 L)

nen i Danmark, ved de fra tysk Side trafne Forholdsregler er blevet udskilt af det offentlige Liv og hindret i fortsat at forgifte Atmosfæren, vil der, som Oplydelse af det Ønske, der næres i videre Kredse af den danske Befolkning, i de nærmeste Dage blive paabegyndt Løsladelse af internerede Soldater, og Løsladelsen finder Sted i det Tempo, der bestemmes af de tekniske Myndigheder.“

Viceadmiral Vedel protesterede straks paa Flaadens Vegne meget energisk mod den Opfattelse, at de danske Marinesoldaters Løsladelse skulde have nogen som helst Forbindelse med Foranstaltningerne mod Jøderne, og tilføjede, at Flaadens Personal absolut ikke ønskede

at modtage Lettelser, der kun kunde iværksættes paa andre Statsborgeres Bekostning.

Helt igennem gjorde den danske Marine sin Pligt — vi kan med god Grund være stolte af den. Og ikke et eneste af de sænkede Skibe blev til nogen krigsmæssig Nytte for Tyskerne. „Niels Juel“ blev ganske vist løftet op, delvis repareret og slæbt til Kiel, hvor Skibet i nogen Tid blev anvendt som Logiskib, til amerikanske Flyvere befriede det for den Skændsel ved at ødelægge det under et Bombeangreb.

Den 29. August 1943 vil fremtidig blive talt mellem den danske Flaades Hædersdage!

Kirkeskibenes Historie

En landsomfattende Undersøgelse

ALLE kender de smukke Skibsmodeller — Kirkeskibene — der pryder Kirkerummene, men faa er vel klar over, at disse Modeller ikke blot er et Stykke Kirkeinventar, men ogsaa kan have stor Interesse for vor Søfartshistorie. I Museums- og Søfartskredse er man imidlertid stærkt interesseret i at fremskaffe Oplysninger om Kirkeskibene og derigennem indsamle et værdifuldt Materiale til videre Udforskning.

Der er fornylig nedsat en Komité bestaaende af Museumsinspektør mag. art. V. Hermansen, Nationalmuseet, Kommandørkaptajn H. Bistrup, Marinens Bibliotek, Redaktør C. A. Freeman, Marinehistorikeren, Orlogskaptajn P. Holck, Sømandspræst Eilschou Holm, Indenlandsk Sømandsmission, Overbibliotekar Kaptajn Juel-Hansen, Søfartens Bibliotek, Museumsdirektør Knud Klem, Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, Fuldmægtig Hennens og Lichtenberg, Marineforeningen og Sognepræst Mogens Strunge, Taarnby.

Det er Komitéens Opgave at foranstalte en Indsamling af Oplysninger om alle danske Kirkeskibsmodeller. Det drejer sig om at finde ud af, hvor disse Modeller findes, hvad de forestiller (Navn, Skibstype, Aarstal), hvem der har lavet dem, hvor gamle de er, og om der til deres Ophængning knytter sig særlige Skikke. Og samtidig hermed haaber man at faa Kendskab til værdifulde Modeller af marinearkæologisk Interesse.

I Udlandet har man i den Retning været meget heldig. Saaledes blev en meget værdifuld middelalderlig Skibsmodel, som nu er kommet til en Modellsamling i New York, fundet i Kirken i Mataro i Katalonien, og det vilde jo være interessant, om de danske Undersøgelser kunde føre til lignende Resultater.

Da man samtidig gerne vil konstatere Skikkens Udbredelse og Vandring, er det af Vigtighed, at der sker Indberetning om samtlige Kirker, ogsaa fra dem, der endnu ingen Kirkeskibe ejer. Det er ogsaa af Betydning at efterse, om der paa Kirkernes Loftter eller an-

detsteds skulde findes Modeller, der tidligere har været ophængt i Kirken.

Det er Tanken at søge Oplysningerne tilvejebragt ved Hjælp af Marineforeningens Medlemmer og ved Henvendelse til Præsterne. Spørgeskemaer udsendes for Tiden til disse, og Besvarelserne indsendes til Marineforeningens Hovedkontor, Havnegade 55, København, eller til andre af de ovennævnte Institutioner, men iøvrigt vil alle Oplysninger ende paa Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg som det naturlige Opbevaringssted for disse Emner.

Skulde der være andre interesserede, som maatte være i Besiddelse af Materiale, der kan bidrage til det paabegyndte Arbejde, vil Komitéen være meget taknemlig for at modtage yderligere Oplysninger.

Husk at forny Deres Abonnement

Forsiden paa Nr. 5

Vor Forside i sidste Nummer var fejlagtig angivet som „Jylland“, det var imidlertid „Najaden“. Vi beder vore Læsere undskyldte den lille Fejltagelse.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

Bur-wain

MOTORER



Firetakts hurtiggaaende Diesel- og Gasmotorer til Rutebiler, Lastvogne, Traktorer, Entreprenørlokomotiver, Kraner samt stationære Aggregater.

B&W

^{A/s} BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
SALGSORGANISATION: ^{A/s} NORDISK DIESELAUTO · KØBENHAVN V · C. 12.890

KAP HORNS-GUT

Fortsat fra forrige Nummer)

ATTENDE KAPITEL

RESTEN af Springeren var gaaet over Bord i Nattens Løb. Bedstebejsen havde tampet Drengen, fordi der ingen Levninger var til Frøkøst, og Drengen laa i Køjen og tudbrølede over Kløene og Menneskenes Uretfærdighed. Saa havde Bedstebejsen trukket Køjegardinerne til Side og spurgt, om han flæbede efter mere, og for ikke at misforstaa havde Drengen hverken sagt ja eller nej; for han laa og brølede med Munden propfuld af Bøf.

Bedstebejsen havde, saa bandte han, aldrig kerdt Mage, og han havde mulet Drengen igen. Saa havde Drengen beklaget sig til Andenstyrmand, og ingen kunde forstaa, hvor Bedstebejsen havde hentet sig det blaa Øje, han stillede med Dagen efter. Han paastod selv, at han havde nikket ved Roret om Natten og havde stødt Hovedet mod en af Rat-Knagene. Men det maatte ikke komme længere end i Lukafet; derfor sø'r Drengen ogsaa straks agterud med det.

„Du er en lille modbydelig Slyngel af en Sladre-hank,“ sagde Andenstyrmand og vendte ham Ryggen. „Og Du skulde have mange flere Klø,“ føjede han til, idet han gik agterover paa Halvdækket.

Men det kunde tydeligt ses paa Andenstyrmands Ryg, at han lo indvendig, og Drengen var i Tvivl om, hvorledes dette skulde opfattes. Han luskede slukøret forefter med en Blanding af Skamfølelse og Skadefryd.

Kaptajn Steffens Tro slog ikke til. Stormen holdt sig — stik fra Sydvest, og „Neptunus“ bovtede sig sydover, saa dens Kurs i Kortet lignede et Barns første Forsøg i Skrivekunsten. Temperaturen dalede. Bredden tog til, og Søerne gik højere og højere, og Olieposerne, der hang udenbords og dryppede, dæmpede ikke mere end andre Draaber i Havet.

Konsulinden var groet fast i Køjen. Helga lod sig heller ikke se paa Dækket. Men naar Kaptajn Steffen havde Frivagt om Dagen, og han sov, kunde hun sikkert findes i Bestiklukafet. Derfra havde hun Udsigt over hele Skibet, og hun kunde staa Time efter Time — betaget af dets vilde Dans hen over Havet. Der mødtes hun og Erik, naar han skulde se i Kortet, og dér brusede deres indestængte Kærlighed op til en vild og stormende Følelse — vild og dragende som Havet. Og den drog dem sammen trods Løfter om Forsagelse. De læskede deres tørstige Sjæle og drak af hinandens Ord, som smægtende Ørkenvandrere af Kilden.

Vagterne gik — og Dagene med, og de levede videre i deres Lykkerus, og imens laa Styrmand Høj i sin Køje og skældte ud over alt og ingenting. Han larmede omkap med Stormen.

„Det gaar ad Hækkenfeldt til, det hele,“ sagde han og slog Haanden haardt i Køjekanten, da Erik en Aften kikkede ind til ham. „Her ligger man og skal blive liggende, Gud ved hvor længe. Naar man saa endda kunde halse rundt paa den ene eller den anden Bov en Gang imellem.“

„De skal være taalmodig, Styrmand,“ sagde Erik. „De ligger og hidser Dem selv op over ingenting, og det har Benet ikke godt af.“

„Ja, De kan sagtens tale om Taalmodighed — De med Deres raske Ben; men De skulde prøve at ligge her Dag ud og Dag ind og tælle Knasterne i Loftet, saa vilde De ikke sige, at det altsammen er ingenting. Og saa kommer den Fedthas af en Steward her og disker op med den ene Historie værre end den anden om Dem og Frøken Parker, og man ligger her saa hjælpeløs som et Svøbelsebarr og er nødt til at høre paa hans forbistrede Vaas.“

Erik blev højroed i Ansigtet.

„Hvad siger han om mig og Frøken Parker?“

„Malm, Malm!“ udbrod Styrmand Høj og truede ad Erik med Fingeren. „Det ender forfærdeligt med det, De har for. Det ender minsæl med, at den gamle Mand deroppe kommer til at gaa Vagt om Vagt med sig selv.“

„Nonsens!“ sagde Erik og rystede paa Hovedet. „Overtro!“

„Kald det, hvad De vil, Styrmand Malm. Men husk, hvordan det gik Deres Onkel og Tante.“

„Der er Ting, man tænker mere paa, end man maa-ske har godt af,“ sagde Erik. „Jeg er all-gevel glad, fordi De fortalte mig den Historie, og nu skal jeg til Gengæld fortælle Dem en anden, endskønt jeg egentlig ikke har Lov til det. Ser De, Styrmand Høj, Helga Parker og jeg har været forlovede, længe før jeg kom her om Bord. Kaptajn Steffen ved det. Nu ved De det ogsaa, og nu kan De tro og tænke, hvad De vil.“

Erik trak lettet Vejret og gik, og Styrmand Høj fik en søvnløs Nat.

— — —

Det var en sejt Storm. Der tog til. Dagene tog af, og Kviksølvet i Termometret sank langt ned under Nul. Men Helga holdt ud i Bestiklukafet trods Storm og Kulde. Hun pakkede sig ind, og hun frøs; men hun mistede ingen Lejlighed til at være sammen med Erik. Hun fulgte med i hele hans Færd paa Dækket, og hun beundrede ham og følte sig lykkelig over, at hun var hans.

Almanakken viste den 8nde Juli — Højvinter ved Kap Horn. „Neptunus“ havde været nede paa den tresindstyvende Breddegrad og hævde i et Stræk paa den

anden Bov faaet Føling med Forbjerget; men den var blevet vist af saa eftertrykkeligt, at Kaptajn Steffen havde indset, at der maatte et endnu længere Stræk til, og saa halsede han rundt og holdt sydover igen.

Stormen havde imidlertid skaget sig til ret Vest, og det følte, at Landet ikke mere stoppede den i Farten. Søerne var nu hverken Søer eller Bjergkæder af Vand. Det var, som om hele det store og stille Ocean rullede frem med hver Bølge. Det var en Storslaaethed og en Kraft uden Lige — en Kraft samlet op paa et Løb rundt om hele Jorden. Og Kraften voldtog Skuden og tvang den tilbage, trods alle Anstrengelser for at komme vestover.

Tre Uger havde Kaptajn Steffen kæmpet imod — det ene Slag længere sydover end det andet; men hver Gang var han kommet op østen for Landet. Nu havde han været saa langt nede, at Isen havde sagt Stop; men denne Gang ventede han ogsaa et gunstigt Resultat. Og Resultatet kom ved Afløsning om Middagen — skummelt og truende stak det sin jernhaarde Kno frem af Snetykningen — forude om Bagbord. Men Kaptajn Steffen tog imod det roligt og fattet.

„Alle Mand paa Dækket! Klar ved bagbords Braser!“ sang han ud, men Kommandoerne lød, som øvede han Vold mod sig selv.

Folkene stivede sig af ved de luv Braser, som de bedst kunde. Erik stod i Vand til midt paa Livet nede i Læ.

„Alt klar!“

„Saa faid af!“ varskoede Kaptajn Steffen agterover. „Op med Roret!“

Rorsmanden hev i Rattet og stemte i med baade Arme og Knæ, og Nokken paa „Neptunus“ Klyverbom fløj op og ned og beskrev store Ellipser i Luften ad Læen til Skuden fulgte med, og Søerne kom tværs; de væltede ind over den ene Side og ud over den anden.

„Slæk af og hal væk dernede!“ raabte Kaptajn Steffen.

Men Folkene sejlede rundt mellem Braserne og kunde ikke faa Fodfæste, og Ræerne hang længe og dinglede, før de endelig fik Hold paa dem. Saa kom Søen agterlig, og Stordækket tømtes for Vand, hvorefter det gik som en Leg med at trimme. Folkene sprang nu fra Stor-Braser til Fokke-Braser og tilbage igen, mens andre faldt i Kryds-Braser, og der blev slækket og halet, til Ræerne stod Firkant.

„Fast overalt!“ varskoede Kaptajn Steffen. „Sæt Fokken!“ ... Han vendte sig igen agterefters mod Rorsmanden og løftede Haanden højt i Vejret. „Støt saa!“

Saa gik han ind i Bestiklukafet og satte ud i Kortet. Og nu brasede „Neptunus“ af Sted for sine tre Undermærsejl og en rebet Fok med Stormen ret agterind. Vandhyrerne løb Kapløb med den. De taarnede sig himmelhøjt op fra Agtern og styrtede frem med en Larm som en anden Verden, og Rorsmanden krøb sammen i sin Lidenhed, mens han afværgende vinkede dem bort. Og Vandhyrerne brød ogsaa sammen agterfor — i et brølende Skum — som af Raseri over ikke at kunne nå.

„Saa styrer vi Øst ½ Nord,“ varskoede Kaptajn Steffer, da han igen traadte ud af Bestiklukafet og afgav Vagten til Erik.

Hornet havde bøjet hans Vilje.

„Jorden rundt,“ udbød Helga forbavset, da hun kort efter traf Erik i Bestiklukafet. „Jamen det er jo en forfærdelig Vej.“

„Det er ikke saa langt, som det lyder,“ sagde Erik og pegede i Kortet. „Meridianerne her nede løber sammen i en Spids — akkurat som Stykkerne i en Appelsir. Der er her ikke mere end halvt saa langt mellem hver af dem som oppe under Ækvator, og med den støttige Vestenstorm, der blæser her, løber vi ti — tolv Stykker af dem af i Etmaalet. Det er „to run the eastern down“, som Engelskmanden siger — at løbe Østerned, og det betaler sig, Helga, frem for at stampe mod Braadden.“

Helga rystede tvivlende paa Hovedet.

„Du tror det ikke,“ sagde Erik. „Men Du lo ogsaa, naar vi talte om Hornet. Nu kan Du se. Hornet hedder ikke Hornet for ingenting. Det stanger.“

„Hvad siger Styrmand Høj til det?“ spurgte Helga.

„Jeg har ikke talt med ham, siden vi holdt af. Han har jo sine egne Meninger, naar noget gaar imod; men jeg tror, man helst skal lade ham beholde dem.“

Erik stod lidt og betragtede Blyantstregen paa Kortet — den Kurs, Kaptajn Steffen havde sat ud. Den skraanede lidt op efter, til den traf den fire og fyrrtyvende Breddeparallel og løb saa langs den langt sønder om Kap Haab. Han fulgte den med Fingeren, til den løb ud i Kortets Kant ved Sydspidsen af Van Diemensland. Saa tog han Helga ved Haanden.

„Kom,“ sagde han og førte hende ud paa Dækket. Du skal se Hornet, inden vi taber det af Synet. Du faar det maaske aldrig mere at se.“

Og Helga saa Hornet — kun et Øjeblik, mens „Neptunus“ stod paa Næsen og smækkede Agterskibet højt i Vejret. Hun saa det langt borte stikke op over Søerne som en sort Spids — som en Munk i Kutte, og hun knugede Eriks Haand og gyste. Hun følte, som stod hun Ansigt til Ansigt med Døden.

NITTENDE KAPITEL

Det havde været en Rejse fuld af alle Havets Omskiftelser — en Rejse, hvis sidste Halvdel havde været som et Eventyr for Helga — gennem et mildt og venligt Klima — over et Hav, hvor den ene frodige Ø efter den anden skød op over Vandet som Nøkkeroser — hver af dem tilsyneladende et lille Paradis for sig. Og hun havde følt det som et Aandepust fra et Eden, naar Skibet passerede tæt forbi Øerne, og de sendte deres krydrede, balsamiske Duft ud over det — som en Drøm, naar de brune, blomstersmykkede Kvinder og Mænd kom langs Siden i deres Kanoer, fyldte med Paradisøernes velsmagende Herligheder. Men da „Neptunus“ efter en fem Maaneders Rejse ankom til Honolulu, og Konsul Parkers Breve ikke med et Ord omtalte Erik, vaagnede hun op af sin Drøm til en Virkelighed, hun knapt havde turdet haabe paa.

Og hun nød Virkeligheden i fulde Drag sammen med Erik, naar de i de lune Tropeaftener mødtes paa Halvdækket, mens Dagens Hede og Travlhed havde dysset alle andre i Søvn. Saa sad de med hinanden i Haanden og lyttede til Naturens for dem saa fremmedartede og sælsomme Lyde og hviskede om Fremtid og Lykke. Og Blodet bruste gennem deres Aarer. Hjerterne bankede imod hinanden; men ingen saa det —

kun de Tusinder af Øjne paa Himlen, og de blinkede blot. De talte ikke.

Styrmand Høj var kommet over Stillehavet paa Krykker — to afsavede Aarer med ligesom et Køllehoved paa den ene Ende — Resultatet af Tømmermandens Klamp huggeri. Men nu nøjedes han med en Stok, naar han gik. Denne Stok havde han selv fabrikeret en Gang i Tiden, og han var vældig stolt over sit Værk. Det var Ryghvirvlerne af en Haj, som han havde jaget en Staalstang igennem. Stokken var ikke specielt lavet til Støtte for brækkede Ben; nej, den fulgte altid Styrmand Høj, naar han gik i Land efter en Afmønstring. Ingen kunde vide, om Rapperne havde været tilfreds med hans Arbejdsmetode. Maaske havde de onde Hensigter, naar de først blev sluppet løs paa Landjorden. — Styrmand Høj var ikke ganske sikker; derfor havde han ogsaa forsynet Stokken med et Haandtag, der svarede til slige Hensigter — en Knob, som et Tyrkerhoved, flettet som en vældig Blykugle. Og ligesom hin Sagn-Konge, der kaldte sit Værg „Spræp“, saaledes kaldte Styrmand Høj sin Stok „Pandema“.

Hidtil havde han dog aldrig behøvet at bruge Stokken som Værg. Hans Bjørnelabber havde slaaget tilstrækkeligt til. Og som Støtte for Benet gjorde han heller ikke meget Brug af den. Han tilbragte det meste af Dagen i en Flugtstol paa Halvdækket.

Den første Maaned havde han siddet ganske alene og betragtet Arbejdet om Bord og Livet ude over Havnen. Ingen havde haft Tid til at give sig af med ham. Erik skulde passe sit om Dagen, og Kaptajn Steffen havde Forretninger med Mægler og Købmand — og desuden en Søster og en Niece, som det heller ikke gik an at forsømme. Han traskede rundt inde i Land fra Morgen til Aften, og Konsulinden og Helga svælgede i Honolulu Seværdigheder — og i Sydfrugter. De gik i Teater, spiste paa Hotel og sov dér om Natten og blev selv ædt af Moskitoer. De promenerede og hørte Koncert, kørte i Droske og Sporvogn og besaa de gamle Hedninge-Kongers Palads, og de fik ogsaa et Glimt af den afsatte Dronning Liliuokalani at se — en ældre kanelfarvet Dame, som efter Sigende engang ganske alene skulde have spist en hel stegt Gris i eet Maaltid. Saaledes forklarede Kaptajn Steffen i hvert Fald. Helga paastod, at han tog fejl af Damen og Dronningen af Madagascar. De shoppede — gik i Butikker — og købte Souvenirs *made in* San Francisco eller Yokohama — og hvis de ønskede de særlig sjældne — *in* Germany. De kikkede gennem Gitteret til et stort og sikkert indhegnet Hospital, hvor spedalske Mennesker gik og raadnede op. De saa alt — undtagen det, der var allermost seværdigt — Honolulu Omegn. Helga plågede for at komme til Skovs; men Kaptajn Steffen gad ikke, og det interesserede ikke Konsulinden.

Saaledes forløb som sagt den første Maaned. Saa

blev Konsulinden ogsaa træt af Herlighederne, og hun begyndte at gøre Styrmand Høj Selskab paa Halvdækket. Der var kommet Uro over hende. Hun længtes hjem, og for hver Dag Afrejsen nærmede sig, blev hun mere og mere nervøs. Hun talte saa godt som udelukkende om Udrejsens Genvordigheder og om alt det, hun selv havde lidt, og Styrmand Høj maatte finde sig i at høre paa hendes Beklagelser — daarlig til Bens som han var. Han trøstede hende med, at det vilde blive mange Gange værre hjemover, og Konsulinden fik sit Gaasekød, mens Overdriveren sad og lo indvendig og gottede sig over Virkningen af sin store Løgn.

Saa oprandt Søndagen før Afrejsen. Styrmand Høj og Konsulinden sad under Solsejlet og stønede af Varme. Kaptajn Steffen laa i sin Hængekøje og sov Middagssøvn. Helga havde plaget og tilsidst faaet Tilladelse til at gaa i Land med Erik. De var allerede taget af Sted efter Frokost.

Et amerikansk Krigsskib laa til Ankers tæt ved „Neptunus“. Der musiceredes om Bord — „Liberty Bell“ — og Marinerne havde Baadmanøvre.

Konsulinden lyttede andægtigt til Musiken. Styrmand Høj sad som i Tanker og slog Takt i Dækket med sin Stok.

ker og slog Takt i Dækket med sin Stok.

„Det lyder ganske smukt,“ bemærkede Konsulinden, idet hun indigneret rynkede paa Næsen af Styrmandens Banken i Dækket. „Men dog lidt for støjende, synes jeg.“

„Dette Bralder,“ sagde Styrmand Høj — „ægte amerikansk. Nej, saa foretrækker jeg et Stykke paa en god Harmonika.“

Konsulinden smilede mat.

„De har en underlig Smag, Styrmand.“

„Vi er mange, der har den samme,“ svarede Styrmand Høj og holdt inde med Taktslagene, men betonedede til Gengæld sine Ord med kraftige Nik. „Den ligger os Søfolk i Blodet. Vi er vokset op med den, og vi synes, den er god. Kan man for Eksempel tænke sig noget mere følelsesfuldt end at høre en Harmonikas Toner lyde ud over Vandet en stille Aften. Jeg siger: det er et Væld af Følelser, der gemmer sig i saadan en lille Spillekasse. Der er baade Latter og Graad, og den kan tale om Svig, om Glæde og Bedrøvelse, og den kan hvine som i Smerte. Der er ikke den Stemning, den ikke kan fortolke.“

„Jeg tvivler ikke om det,“ svarede Konsulinden tørt. „Hvine kan den i hvert Fald. Men jeg foretrækker nu alligevel ordentlig Musik.“

„Saadan noget som dette Bralder dér ovre,“ sagde Styrmand-Høj og langede ud efter Orlogsmanden med sin Stok. „Det behøver man saamænd ikke at rejse til Honolulu for at høre.“

Konsulinden snærpede Mund og tørrede Svedperler-

Læs

Sejl og *Motor* - det fuldendte Sejlsportsblad

spørg Deres Bladhandler

ne bort fra Panden. — „Det er en utaaelig Hede,“ klagede hun. „Jeg siger: gid vi var vel hjemme igen.“

„Det samme siger jeg,“ ytrede Styrmand Høj med et Suk. „Gid vi var hjemme.“ ... Han blev med ét gravalvorlig. „Men jeg har en lumsk Anelse — en lumsk Anelse om, at vi aldrig slipper rundt Hornet.“

Konsulinden drejede sig hastigt i Stolen og be-
tragtede ham med et forbavset Udtryk i Ansigtet.

„Men af hvilken Grund dog, Styrmand? De mener da vel ikke, vi bliver nødsaget til at sejle den samme Vej tilbage?”

Styrmand Høj virrede med Hovedet.

„Umuligt! Komplet umuligt! Folk vilde tro, vi hørte hjemme i en Daarekiste, dersom vi vilde for-
søge at sejle den Vej hjem.“

„Jamen, hvad saa?” udbrod Konsulinden utaalmo-
digt. „Hvad skal vi saa?”

„Tja — saa maa vi blive herude,“ sagde Styrmand Høj med en Haandbevægelse og et Træk med Skulde-
ren, som om det var en Selvfølge, at der ikke gaves nogen anden Udvej.

„Det er en smaglæs Spøg. De opvarter mig med, Styrmand Høj. For det er vel Deres Spøg. De mener vel ikke, at — — —“

„At Hornet ikke lader sig spotte,“ afbrød Styrman-
den med en Røst saa dyb, som kom den nede fra Køl-
svinet. „Jeg har oplevet forfærdelige Ting dér nede —
forfærdelige. Og det er dog maaske for intet at regne
mod det, man aldrig hører noget om. Tro mig — de
kan tælles, de Kvinder, der er sluppet forbi — le-
vende.“

„Hvor er De dog overtroisk,“ sagde Konsulinden.
„Det er ligefrem ugudeligt.“

„Maaske,“ sagde Styrmand Høj. „Hvorfor bræk-
kede jeg Eenet dernede? Og hvorfor kom vi ikke rundt
herud?”

Styrmand Høj tav og faldt i Tanker. Konsulinden
sad og transpirerede store Draaber. Saa rejste hun sig
pludselig med en Beslutsomhed, saa Styrmand Høj
gav et Høj i Stolen.

„Vil De lade et Par af Folkene sætte mig i Land,
Styrmand?”

Styrmand Høj satte sin Nattergal for Munden og
sende en skingrende Trille forefter, og Letmatrosen
Harry kom farende som en Vind.

„Fire Mand i Baaden!” varskoede Styrmanden. Og
lad det nu gaa lidt villigt!“

— — —
Ingen Plet paa Jord er saa skøn som du, mit Hjem.

Erik havde ofte hørt Helga nynne denne Sang-
strofe paa Udrejsen, og han havde trukket paa Smile-
baandet og tænkt sit. I den senere Tid havde han dog
ikke hørt Lovsangen. Det lod til, hun helt havde glem-
t den. Men hvad var vel ogsaa Klitø at regne mod Oahu
— den underskønne Sandwichø med dens Bjerger og
Sletter, dens Vildhed og Højcivilisation, dens Klima og
dens Frodighed, næret og drevet af en glødende Tropa-
sol og den ulmende Ild i dens Indre — dens Nuancer
gør den til Perlen blandt Stillehavets Perler.

Fjernt fra Civilisationens Larm — gennem Palme-
og Orangeunde — under Mango- og Brødfrugttræers
skyggefulde Kroner gik Erik og Helga Arm i Arm som
to lykkelige Børn. I en Luft — svanger med Tropa-
floraens dulmende Vælgugt — ene midt i Naturens

herlige Skød levede og aandede de kun for hinanden.
Og Kærligheden brændte i deres Hjerter — fortærende
som Ilden i Oahus Indre. De glemte baade Fortid og
Fremtid, og imens fløj deres Skæbner med Lynets Ha-
stighed hen under Stillehavet — tværs over Amerika
og under Atlanterhavet — frem og tilbage gennem en
tynd Traad. De tænkte mindst af alt paa Hans Chri-
stian Ørsted.

Det var sent paa Eftermiddagen, før de naaede om
Bord. Styrmand Høj laa endnu paa Dækket i sin Flugt-
stol — i dybeste Velvære — med Hænderne foldede
over Maven og Tømmefingrene i ustandselig Kehraus
omkring hinanden.

Højrostede Stemmer trængte op gennem Skylightet
fra Salonen; men Styrmand Høj kendte Forskel paa
det passende og upassende. Han var den første, som
havde faaet Nyheden, da Konsulinden kom om Bord,
og den havde lyst op i hans triste Sind og gjort ham
glad som et Barn, der havde faaet en kærkommen
Gave. Han var tilfreds med det, han vidste, og han
lyttede ikke.

„Dejlig Tur?” sagde han, da Erik og Helga kom
ind over Falderebet. „At nogen gider trampe rundt
inde i Land i saadan en Varme. Puh! Jeg har siddet
og svedt her hele Dagen — alene ved Tanken.“

„Da gør jeg gerne Turen om igen, om det saa er
nok saa varmt,“ lo Helga. „Tænk Dem, Styrmand; vi
har været langt inde i Øen — i Skoven, og jeg siger
Dem, der var vidunderligt.“ ... Hun saa paa Erik, og
deres Øjne mødtes. „Ikke sandt?”

Styrmand Høj saa ogsaa, og hans Tømmefingre
gik i Staa, mens han læste Svaret i Eriks Øjne — tyde-
ligere end af hans Mund.

„Og tænk Dem, Styrmand,“ fortsatte Helga. „Vi
har spist Ananas og Bananer, som vi selv har plukket
— og Appelsiner.“

„Og saadan noget,“ tilføjede Erik og rakte Styr-
mand Høj et Stykke grønt og kraftigt Sukkerrør.

„Naa,“ sagde Styrmand Høj. „De har saagar og-
saa taget Skoven med om Bord. „Har De ikke ogsaa
et Par Kokospalmer?”

Helga lo og gik hen mod Skylightet.

„Jeg synes, Onkel er vred.“

„Ja, der er kommet Telegram fra Deres Far,“ sagde
Styrmand Høj.

Det gav et Ryk i Erik. Helga standsede brat og
vendte sig mod Styrmanden.

„Telegram! — Om hvad?”

Styrmand Høj slog Øjnene ned, og han nølede
med Svaret.

„Hvad der staar i Telegrammet ved jeg naturligvis
ikke. Jeg har kun hørt noget om, at De og Deres Mor
skulde rejse hjem over San Francisco og New York,
men endelig bestemt er det vist ikke.“

Styrmand Høj var veget bort fra Sandheden i en
god Mening; men hvor skaansom han end mente, han
havde været i Overbringelsen af Nyheden, virkede
denne dog paa Helga som et Tordenslag. Hun tog sig
til Hovedet med begge Hænder og vaklede.

Erik ilede til og greb hende. Han forsøgte at trøste
hende med kærlige Ord og førte hende ned i Kahytten,
mens Styrmand Høj sad og fortrød.

Men Erik trængte selv til Trøst, og han fik den —
baade han og Helga, og den kom fra én, de mindst

havde ventet den fra. De vidste knapt, om de turde tro, hvad de hørte, da Kaptajn Steffen med venlige Ord opmuntrede dem til at holde trofast sammen.

„Rejs Du kun trøstig hjem, lille Helga,“ sagde han og klappede sin Niece paa Kinden. „Og vær De flink som hidtil, Malm, saa skal jeg dog se, hvad jeg kan udrette for Jer, naar vi kommer hjem.“

Saa gik Erik og Helga hver til sit og klyngede sig til Haabet, som den Skibbrudne til et Straa.

„Egoisme!“ udbød Kaptajn Steffen, da han og Søsteren var blevet alene. „Jeg kalder det Egoisme i højeste Grad. Du rejser ud med Din Datter, for at hun kan blive rask, og saa afbryder Du selv Rejsen for en Smule Søsyges Skyld.“

„Du tager fejl, Georg,“ protesterede Konsulinden.

„Aldeles ikke,“ svarede Kaptajn Steffen opbragt. „Jeg kender Dig, og jeg kender Din Mand og Jeres svage Sider. Er det ikke af Rædsel for Søsygen, Du rejser hjem, saa er det af Rædsel for Din Hustrø, og det bliver Egoisme, hvordan Du end drejer det.“

„Du taler om noget, Du slet ikke forstaa,“ sagde Konsulinden.

„Hæ! Forstaa! — Forstaa jeg ikke, hvad jeg ser med mine egne Øjne, og alt det, I har fortalt mig. Tror Du da virkelig, at jeg er lige saa stor en Gaas som Du?“

„Dine Fornærmelser kan Du beholde hos Dig selv,“ sagde Konsulinden spidst.

„Det er kun Daarer, der ikke kan taale at høre Sandheden,“ fortsatte Kaptajn Steffen. „Forstanden har saamænd aldrig været særlig udpræget i vor Familie,

og Du er den, der har haft mindst. Men skal vi tale om at forstaa, saa er der to, som ikke forstaa, og det er Dig og Din Mand. I vil ikke forstaa andre, og I kan ikke forstaa Jer selv, derfor lever I ogsaa sammen, som I gør, og I fortjener ikke den Datter, I har.“

„Det er ved Gud afskyeligt at høre paa,“ udbød Konsulinden og rejste sig.

„Kald det, hvad Du vil, Juliane; men det er sandt. Og det er baade Synd og Skam, som I har behandlet Helga og Styrmand Malm. Det er min Mening.“

Kaptajn Steffen gik ind til sig selv og lukkede Døren efter sig uden at svare paa Søsterens Indvendinger.

Den næste Dag laa „Neptunus“ med Ankeret op og ned — klar til at lette. Sejlene var los. — Alle Mand var om Bord, men den vigtigste Faktor manglede — Vind.

Saa krusedes Vandet. Mild og krydret strøg Landbrisen ud fra Øen og fyldte de slappe Sejl. „Klip, Klip,“ sang Pallerne i Ankerspillet, og Matroserne stemte i med. Flaget gik op og ned. Huer og Lomme-tørklæder viftede i Luften, og Taarer stod Helga i Øjnene, mens den lille Stump af den fædrene Ø fjernede sig mere og mere.

Hun blev staaende paa Kajen, til Synet forsvandt som en Søfugl, der dykker i Havet. Hun tænkte paa ham derude, og hun vendte sig mod Oahu, men Taarerne slørede hendes Blik. Peelen havde mistet sin Glans.

Fortsættes i næste Nr.

Alfred Christensen

Amaliegade 43

Flagene paa Forsiden

DANMARK er fri. Nu kan vi faa Lov at redigere vort Blad i de Retningslinier, som „Vikingen“ altid har ført.

Noget af det, som faldt vore Læsere stærkest i Øjnene var sikkert, da de pludselig saa Flagene paa vor Forside gaa fra hinanden og det engelske Flag taget væk.

I lang Tid under Besættelsen havde man ønsket, at vi skulde fjerne det, men til sidst blev Stillingen saa uholdbar, at man fra Censurens Side meddelte os, at Forholdene var saa spændte, at der kun skulde en Gnist til, før Tyskerne vilde eksplodere og foretage deres Repræsalier.

Da vi ikke vilde udsætte os for, at „Vikingen“'s Udgivelse blev standset, maatte vi bøje os for et Magtsprog, men vi har gemt de gamle Klichéer i sikker Forvisning om, at den Dag vilde komme, hvor vi atter kunde sætte dem paa vor Forside, og nu er de der.

Redaktionen.

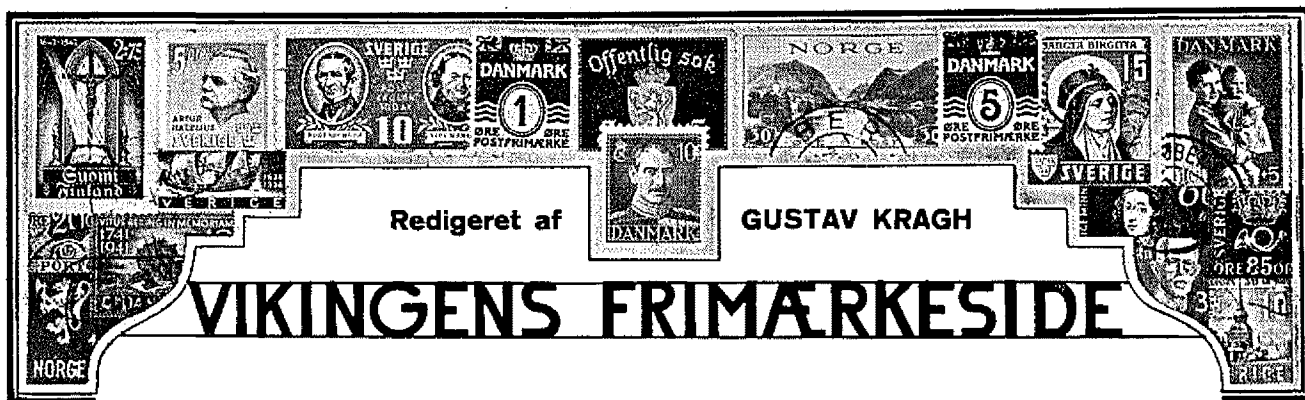
D/s DRACO

Korresponderende
Reder:

R. Fischer-Nielsen

Amaliegade 35 B

Telf. Palæ 5906



Redigeret af

GUSTAV KRAGH

VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Skandinaviske Nyheder.

DANMARK. Værdien 50 Øre, graa, er udkommet i den nye Kongeserie. Af disse findes saaledes nu: 10 Øre violet, 15 Øre grøn, 20 Øre rød, 25 Øre brun, 30 Øre orange, 35 Øre rødilla, 40 Øre blaa, 50 Øre graa og 60 Øre blaagrøn.

Paa Frimærket 10 + 5 Øre Røde Kors violet (AFA Nr. 283) findes, foruden det normale røde Overtryk Kors og 5-Tal udfor de øverste Vinduer i Taa-net (Fig. 1), to andre Overtryk: a) Kors og Tal mellem øverste Vinduer og Rundingen, og b) Kors og Tal udfor Taa-net's Kuppel. Prisen er i Øjeblikket: Det normale Overtryk Kr. 0,50 — 0,15; Overtryk a) Kr. 1,00 — 0,25 og Overtryk b) ca. Kr. 15,00 — 8,00.

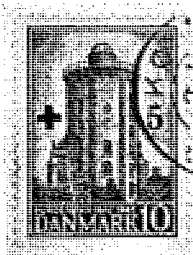


Fig. 1.

De nyere svenske Mindeudgaver.

(Fortsat)

Mærkerne i Ling-Udgaven er følgende:

a) Lodret takket 13: 5 Øre grøn, Kr. 0,15—0,05; 25 Øre brun, Kr. 0,60 — 0,20; b) Takket 13 paa alle Sider: 5 Øre grøn, Kr. 0,18 — 0,06. c) Takket 13 vandret samt een Side lodret: 5 Øre grøn, Kr. 0,30 — 0,15.

I Aarene 1939—41 udkom den normale Serie Frimærker med Kongens Billede. Skønt Serien ikke kan karakteriseres som en Mindeudgave, skal den dog omtales her, da der ogsaa ved disse Mærker findes forskellige Takningsmaader. Der er desuden ved to Værdier, 10 Øre violet og 20 Øre rød, to forskellige Typer, hvoraf Type I (Fig. 2) har mindre Tal og mørkere Baggrund end Type II (Fig. 3).

Type I findes kun paa de to Værdier 10 og 20 Øre. Normalt er alle Mærker takket 13 lodret, men



Fig. 2.



Fig. 3.

desuden findes: a) Takket 13 paa alle Sider: 10 Øre violet, Type I, Kr. 1,00 — 0,15, 10 Øre violet, Type II, Kr. 0,20 — 0,02, b) Takket vandret samt een Side lodret: 5 Øre grøn, Type II, Kr. 0,10 — 0,03, 10 Øre violet, Type I, Kr. 2,50 — 2,00, 10 Øre violet, Type II, Kr. 0,25 — 0,03, 20 Øre, rød, Type II, Kr. 0,40 — 0,10.

I 1939 udkom til Erindring om Videnskabsmændene Berzelius og Linné en Serie Frimærker.

Jøns Jacob Berzelius (Billede Fig. 4), født 29. August 1779, studerede Kemi og blev i 1802 udnævnt til Adjunkt ved den medicinsk-kirurgiske Lærestalt i Stockholm, det senere „Carolske Institut“. Denne Stilling var imidlertid ulønnet, hvorfor Berzelius nedsatte sig som Læge, holdt Foredrag over Eksperimentalkemi og underviste i Farmaci. Samtidig anvendte han al sin Fritid til kemiske Studier og blev i 1807 udnævnt til Professor i Medicin og Farmaci ved ovennævnte Lærestalt. Ogsaa som Forfatter af Lærebøger i disse Fag gjorde han sig kendt vidt om, og i 1817 blev han Videnskabsakademiets Sekretær. I 1818 blev han adlet; i 1844 døde han. Berzelius udmærkede sig ved i væsentlig Grad at omdanne den kemiske Videnskab og ved at opdage flere nye Grundstoffer.



Fig. 4.

Carl von Linné (Billede Fig. 5), født i Maj 1707, er kendt som Nordens største Botaniker. Han begyndte med at studere Medicin, blev ogsaa Læge, men interesserede sig mest for at studere Plantelivet. I 1732 foretog han en Rejse til Lapland og offentliggjorde efter denne er lærd Værk om de paa Rejsen gjorde Undersøgelser. Senere rejste han til Holland, tog fra Holland til England, hvor han udarbejdede flere udmærkede botaniske Værker. Fra England drog han atter til Holland og vendte i 1738 over Frankrig tilbage til Sverrig. Her nedsatte han sig som Læge, fik en stor Praksis, udnævntes snart til Admiralitetsmedicus og blev i 1741 Professor i praktisk og teoretisk Botanik og Medicin. I 1774 blev han apoplektisk og døde i 1878.

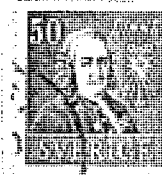


Fig. 5.

Fortsættes i næste Nr.

H. C. Aug. Hansen, St. Strandstræde 4 • Køber og sælger alle gode Frimærker. Speciale: Oversø

Portugals vanskelige Stilling

PORTUGAL er Gang paa Gang blevet fremstillet som et Slaraffenland midt i det krigsramte og fattige Europa. Noget er der vel om det, før saa vidt som dette Land ikke ramtes af den Blokade, der har ramt andre Steder paa Fastlandet saa haaråt. Men trods alt har Krigen ogsaa kastet sine Skygger paa dette Land.

Landet behersker en strategisk meget vigtig Del af den europæiske Atlanterhavskyst, men den største Fare har dog truet Portugal paa Grund af dets vidtspredte Kolonirige. Allerede i December 1941 besatte allierede Tropper den portugisiske Del af Timor i Stillehavet. Den hollandsk-australske Besættelse kom ikke som nogen større Overraskelse. Baade Japan og de angelsachsiske Magter var allerede før Krigsudbrudet interesserede i denne Ø, der med sin Beliggenhed mellem Hollandsk Indien og Australien kunde blive et udmærket japansk Springbrædt mod Nord-Australien. Japanerne forhandlede netop med Portugal om at oprette en Flyverute med Mellemlandning paa Øen, da Stillehavskrigen brød ud, og Øerne blev besat. Naturligvis protesterede Portugal, om noget Forsvar af den fjerne Besiddelse kunde der dog ikke være Tale. I Februar 1942 fulgte saa som bekendt den japanske Besættelse af Timor. Ogsaa hertil maatte Portugal indskrænke sig til at protestere.

Men Timor har ikke været den eneste Fare. De kapverdiske Øer og Azorerne kunde spille en meget betydningsfuld Rolle i Slaget om Atlanten, enten som Undervandsbaads- eller Flyvebaser for Aksemagterne eller senere som Led i den amerikanske Bro over Atlanterhavet. Disse Øers udsatte Stilling var aabenbar.

I Oktober 1943 besatte Englænderne efter Aftale med den portugisiske Regering Terceira, den næststørste af Azorerne ni Øer. Dermed var det truende Uvejr, som allerede flere Gange i Krigens Løb var trukket sammen om Portugals atlantiske Besiddelser, endelig faaet sin Udløsning.

Allerede i ældre Tider havde Azorerne haft Besøg af arabiske Handelsflaader, fønikiske Købmænd fra Karthago og nordiske Vikingers Dragesnekker, men da Portugiserne i 1452 tog Azorerne i Besiddelse, var Øerne ubeboede. Den store, portugisiske Forsker og Søfarer Capral og hans Mænd, der genopdagede Øerne, blev nærmest forfærdede, da de saa de ildsprudende Bjerge, dampende Geysere, mægtige Springkilder og hushøje Brændinger, der bød velkommen til den, der nærmede sig Øernes 200 Meter høje Bjerge.

Lige fra Ophøret af den portugisiske Storhedstid har Vanskeligheden for Portugal ved disse Besiddelser været Øernes strategiske Betydning under et Verdensopgør. Allerede i 1591 stod der ved Azorerne et af Verdens afgørende Søslag, da Sir Richard Grenville her mødte en større spansk Flaade.

Særlig Interesse fik Azorerne, da Trafikken over Atlanten begyndte at vokse med stor Hast. Herfra flankerer man to Hovedruter til og fra England, New York-Ruten og Gibraltar-Ruten. Men selv om Azorer-

ne saaledes ligger ved Alfarvej, har ingen anden Sømagt taget Skridtet fuldt ud og bemægtiget sig Øgruppen — undtagen under det spanske Fremmedherredømme fra 1580 til 1640. Men dengang stod Portugal selv under Spaniens Overherredømme, og da det spanske Styre ophørte i Portugal, blev Spanierne ogsaa fordrevet fra Azorerne.

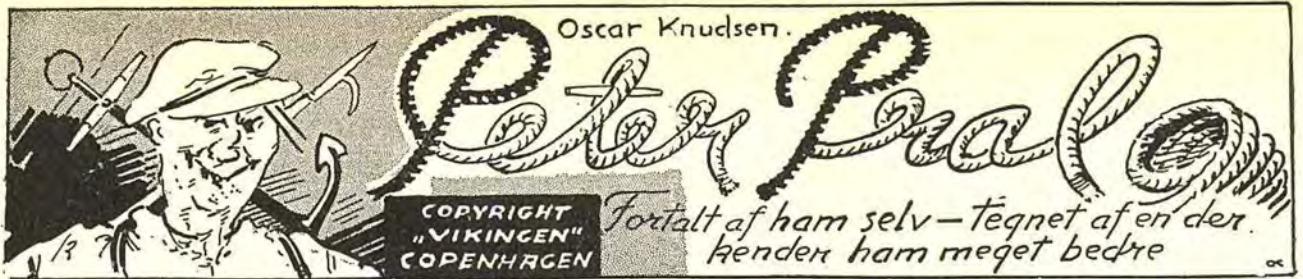
Under Verdenskrigen blev Farvandet omkring Azorerne forholdsvis hurtigt erklæret for Farezone af Tyskland. Adskillige britiske Skibe mødte her deres Skæbne. De tyske Undervandsbaade bombarderede endog Hovedstaden Puerta Delgada og andre Punkter paa Azorerne. Disse klippefulde Atlanterhavsoer dannede et fortrinligt Skjulested for Undervandsbaadene, der herfra lurede paa Bytte, ligesom de Høge, efter hvilke Øerne har faaet Navnet „Høgeøerne“. 1916 erklærede Tyskland Portugal Krig, idet dette Land uden formelt at opgive Neutraliteten hjalp Englænderne i Afrika. Efter deres Indtræden i Krigen 1917 gjorde Amerikanerne Azorerne til en stærk Flaadebasis.

Ved Udbrudet af denne Krig erklærede baade Præsidenten, General Carmona og den tavse Diktator, Dr. Salazar, kategorisk, at Portugal under alle Omstændigheder vilde holde sig uden for Krigen. Der opstod endda en vis Spænding mellem England og Portugal paa Grund af den engelske Blokade. Ejendommeligt nok var det U.S.A., der først rejste Kravet om en Okkupation, idet man hævdede, at dette vigtige Støttepunkt til Forsvar af den vestlige Halvkugle burde sikres. Allerede i Februar 1941 krævede den kendte Historieprofessor Samuel Morrison ved Harvard-Universitetet, at Staterne skulde besætte Øerne, og flere Politikere sluttede sig til ham. I Portugal vakte disse Udtalelser naturligvis den alvorligste Uro, og man forstærkede i største Hast Øernes Forsvar. Ikke færre end 200 Jagermaskiner blev forlagt til Øerne. Og det var uden Tvivl hele denne Situation, der blandt andet førte til Afslutningen af den iberiske Pagt, der forpligtede Portugal og Spanien til at raadføre sig med hinanden. Senere indhentede man i Washington den beroligende Erklæring, at „Staterne ikke havde aggressive Hensigter over for nogen af de portugisiske Øgrupper i Atlanterhavet.“ Amerikanerne har da heller ikke formelt nogen Andel i Okkupationen af den store Ø Terceira.

Englænderne har for sikret, at Portugals Suverænitæt over Øerne ikke vil blive antastet. De fundamentale Livskrav fra Moderlandet, der i Azorerne har haft en af sine vigtigste Forsyningsbaser, er en Omstændighed, der meget vel kan have foranlediget Dr. Salazar til at slutte en forholdsvis sikker Overenskomst om Øerne, saa længe Krigen varer, fremfor at udsætte sig for helt at miste Forsyningerne herfra.

For Oceanmagternes Trafik paa Atlanterhavet betyder Besættelsen utvivlsomt en stor Fordel. Portugals Stilling paa det europæiske Fastland synes ikke at ville blive ændret.

V. K. Sørensen.



Efter at have hevet Kufferten med Guldstøvet i Vandet klædte jeg mig om i gammelt Tøj og listede mig i Mørkningen ubemærket i Land. Det at jeg havde maattet skille mig af med mit surt erhvervde Mar'non paa denne Maade havde faktisk slaet mig helt ud — jeg mener humørmæssigt saet.



En Dags Tid eller to drev jeg om i Havnen og tænkte bittert over det Tab jeg havde lidt. S/S „Peresus“ skulde først sejle om en Uge ... Pludselig slaar en Idé ned i mig. Jeg ved jo, hvor Guldet ligger — agten for „Peresus“, altsaa maa jeg kunne faa fat paa det igen.



Løsenet er en Fiskestang!! Men man maa jo ikke kunne kende mig fra „Peresus“ — Nuvel, saa let som Fod i Hose. — Forklædning, mine Herrer. — Ikke sandt ...!



Hvilken Forklædning? — Nigger — — Det nærmeste, billigste og mest virkningsfulde. Til Værket — —



Sir P. P. som Neger fiskezde i Havnen ved Siden af S/S „Peresus“. En ejendommelig Situation. Ustandseltigt slyngede jeg Snøren ud og trak den ind igen ... Stadig ingen Kaffert paa Krogen. — Jeg begyndte at ryste af en afklarlig Nervositet.



Oppe fra Skibet stirrede Jackson paa mig. Han har senere fortalt, at han var sikker paa, — omtrent da — at jeg lignede den Nigger, der sad paa Kajens Plankeværk og fiskede. Men det er en anden Historie, som Kipling siger ... Den vil De forstaa senere.



En venlig Mand gav sig i Samtale med mig. Jeg var efterhaanden træt og nervøs og hørte knap efter — jo, pludseligt kan De stole paa, at jeg hørte efter. — Hvad var det, Manden sagde? — — Jeg bad ham med rystende Stemme gentage det ... ch — uraenerlige Rædsel!!



— — — Dette var et af Skæbnens mest velrettede Spark. — — —



Og dette Spark fik mig til at besvime og styre i Vandet. — Selv jeg, Manden med Staalnerverne, besvime — forstaa De mig — — — Ja, saadan er Livet, — op og ned — Bølgedal og Bølgetop. Deres forbundne P. P.

Sveriges Sjöfartsmuseets Årsbok 1944



Et Tidsbillede fra Transportforholdene paa Mälaren fra 1826 fra Artiklen „Om Höskutor“. Forude ses en „gumma“, der malter en Ko; Skuden er ellers lastet med Hø, og Passagererne er anbragt bag et Tremmearrangement ovenpaa Lasien.

FRA Danmarks gode Ven i Stockholm, Direktør Gerhard Albe, har vi modtaget Museets Aarbog for 1944, udgivet af Foreningen Sveriges Sjöfartsmuseum og redigeret af Direktør Albe og Claes Claesson. Aarbogen indeholder en indgaaende Beretning om Museets Arbejde og viser, at Museet gør en stor Indsats for at sprede Oplysning om Søfart og Skibsbygning baade historisk set og om vor Tids Skibsfart. Saaledes er der i Aarets Løb afholdt Special-Udstillinger om „Sveriges Sjøkarte 1644—1944“ samt om Svenska livrädningsväsendets verksamhet“, ligesom der i Forbindelse med førstnævnte er udgivet det første af Museets videnskabelige Publikationer, nemlig „Sveriges Sjøkarte“ redigeret af Chefen for kungl. Sjøkarteverket, Kommandør Per Dahlgren, med forskellige Bidrag fra Kapaciteter hver paa sit Omraade.

Museets Aarbog er efterhaanden vokset med Aarene til et digert Værk paa 285 Tekstsider med talrige Illustrationer, hvoraf flere er hele smaa Kunstværker. Aargangen 1944 er som Helhed helliget en Række Artikler med Beskrivelser af Smaaskibsfarten rundt Sveriges Kyster og Indsøer, hvis Historie er overmaade interessant, og vi maa være Museet taknemlig for at have taget disse Emner op saa at sige i den elvte Time, medens der endnu lever Folk, der har været med til at bygge disse mærkelige Skibstyper og til at sejle med dem.

Saaledes beretter fil. kand. Lars Bruno Engström om „Roslagsskuterne“ fra Stockholms Skærgaard med et Lune og en Evne til at aflure Smaaskippernes Ejendommeligheder, som ikke giver

hans velkendte Navne noget efter. Fil. dr. Philibert Humbla har taget „Haxer og storbåtar“ op til Speciale, medens Fil. mag. Sven Andersson fortæller om „Äländske vedskuter och äländsk husbehovssejlation“, hvilke sidste omfatter de flade, høj-mastede Skuder, lastet med Brænde til højt op paa Masten, som man uundgaaelig møder i Skærgaarden, og som altid ses liggende langs Kajen i Snesevis i Stockholm Havn. Af Indholdet kan endvidere nævnes „Postrederiet i svensk sjöfartshistorie“ af fil. kand. Sven Gerentz, „Från den östskånska segelflottes ungdomsår“ af Folkskolelærere Frans Löfström, „Om höskutor“ af fil. kand. Anders Lindahl, „Bankskutor etc.“ af fil. lic. Olaf Hasslöf, „schas och råbock“ af fil. lic. Claes Claesson. Alle disse Artikler, som baade er morsomme og meget belærende, er skrevet af Folk, der hverken er Skibsbyggere eller Sømænd, og man beundrer den Sægekundskab og Indsigt i Spørgsmaalene, hvorom de bærer Vidne.

Af Kaptajn Sam Svensson findes en Udredning af „Bark og barkskepp“, det mærkelig levedygtigt Udtryk for et Lastskib. Forfatteren har ganske Ret i, at „Bark“ oprindelig er et ægyptisk Udtryk, dog kun i nyægyptisk Sprog, og findes bl. a. skrevet paa græsk i Herodots Beskrivelse af Nilens Skibe (Her. II 96). Han følger Baaden langs



Kravelbygget Sognejagt ved Balholm, Sogrefjorden. Fra Artiklen „Råsegelsjakterne i Norge“.

Middelhavet og gennem Kanalen, indtil Udtrykket begynder at blive kendt i Skandinavien i Middelalderens Slutning, hvor det efterhaanden faar dets nuværende Betydning for et Lastskib med over tre Master, hvoraf den agterste er rigget uden Ræer. Af særlig Interesse er et norsk Indlæg af Overlærer Bernhard Færøvik „Råseglsjakterne i Norge“ med udmærkede Billeder og Tegninger af de berømte nordnorske Jagter med

Raasejl, der baade i Bygning og Udseende minder om Vikingskibe.

Dog lader denne Artikel en Del tilbage at ønske for de indgaaende Afhandlinger om samme Emne udsendt inden Krigen af Oslos Sjøfartsmuseum.

Aarbogen afsluttes med en Liste over Foreningens henvendte 557 Medlemmer, hvoriblandt der findes ikke faa danske Navne. Alt i alt et meget læseværdigt Skrift.

C. G.

Indenlandsk Sømandsmission fejrer 40-Aars Bestaaen



Fra Festen ved Indenlandsk Sømandsmissions 40 Aars Jubilæum.

Indenlandsk Sømandsmission fejrede under stor Tilslutning fra hele den danske Skibsfart dens 40 Aars Bestaaen ved en Række Festligheder.

I Dagens Anledning havde Sømandsmissionen modtaget store Gaver baade i Penge og Ejendomme, og ved den Fest, som blev afholdt i „Karnappen“ i København den 28. April, samlede Hyldesten sig særlig om dansk Sømandsmissions energiske Sekretær, Pastor Eilschou-Holm.

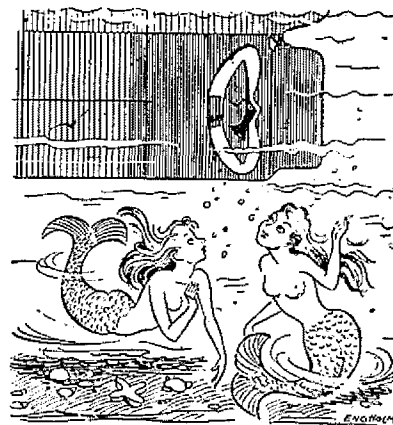
Pastor Eilschou-Holms Betydning for Sømandsmissionen er ganske overordentlig stor, og vi, der har Kontakt med ham, føler, at hans behagelige og noble Maade at repræsentere Sømandsmissionen paa, gør ham særdeles velegnet til denne betydningsfulde Post, og naar man fra Skibsfarten, ved Direktør Mægaard, rettede en Tak for al det Arbejde, Sømandsmissionen havde gjort, og specielt Arbejdet for Sømandshustruerne, var det ganske naturligt, at denne Tak blev rettet til Pastor Eilschou-Holm, som havde været Sjælen i Foretagerdet.

Kaptajn Hagelberg bragte ogsaa en Tak fra den danske Sømandsstand.

Yderligere takkede en Række af vore førende Skibsfartsfolk og Marineautoriteter Sømandsmissionen for dens Arbejde, og særlig grebne blev Tilhørerne, da Havnedirektør Blach talte smukke Ord om den afdøde Havnedirektør Laub, som han vidste havde næret stor Interesse for Sømandsmissionen.

A. B.

1/2 J. FREYTAG, Sejlmager
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943



„Ren i Bunden“! „Ja, men den er ogsaa malet med HEMPEL's Bundfarver?“

Et Besøg i Spillebanken i Monte Carlo

Af O. Koppel

V I kom til Nizza med en Kullast fra England. Nizza ligger paa den franske Riviera og er en stor, flot moderne By med Luksushoteller, beregnet paa at trække Jordens rigeste Turister til Ophold ved det blaa Middelhav, navnlig i Karnevalstiden og ved Blomsterfesterne.

Strækningen fra Nizza til det lille Fyrstendømme Monaco kan vist uden Overdrivelse siges at være Europas mest mondæne Samlingssted for Turister fra Alverdens Lande.

I Monaco ligger den lille By Monte Carlo, og trods sin ringe Størrelse vel nok det mest kendte Sted ved Rivieraen. Det, der har gjort Byen verdensberømt, er Spillekasinoet, en Pragtbygning, der foruden de egentlige Spillesale rummer Teatersal, Koncertsal, Læse- og Konversationssale, Restauration o. s. v., og alle Sale er udsmykket med Malerier af kendte Kunstnere.

Monte Carlo er det Eldorado, som vi alle længes efter; her betales nemlig ingen Skatter; alle Statens Udgifter afholdes af de spillelystne udenlandske Turister. Landets egne Indbyggere er det forbudt at spille.

Til Spillesalene er der ikke Adgang for alle og enhver, Direktionen ønsker aabenbart ikke Gæster, som kun kommer af Nysgerrighed og ikke for at deltage i Spillet; der er derfor visse Formaliteter at foretage, og der kræves et Adgangskort med Navn, Stilling, Bopæl o. s. v.

Selve Spillet foregaar paa forskellig Maade, men det mest almindelige er Rouletten, hvor den mindste Indsats er 5 Fr., medens den højeste rækker op i store Summer. I den Sal, hvor Rouletspillet foregaar, er anbragt lange Borde. Paa Midten af disse er Rouletten anbragt, og til begge Sider for denne er Bordet inddelt i Felter med Numrene fra 1 til 36 i 3 Rækker. Hvert andet Nummer er sort, de øvrige røde.

Spillerne kan gøre Indsats paa et enkelt Nummer eller en bestemt Kolonne eller Række af samtlige Numre, paa rødt eller sort, paa lige eller ulige Numre eller paa en Kombination af foranstaaende. Indsatsen paa et enkelt Nummer fordobles 36 Gange, hvis Nummeret kommer ud.

Man har med Mellemrum hørt, at en Spiller har sidde i uafbrudt Held og har „sprængt Banken“; dette maa dog ikke opfattes saaledes, at Banken ikke har været i Stand til at klare sine Forpligtelser. Hvis Banken ved et enkelt Bord kommer op paa en bestemt Tabskonto, lukkes Bordet, og det er dette, der har givet Anledning til Udtrykket, at Banken er „sprængt“; men Spillet fortsættes uhindret ved de øv-

rige Borde og i de andre Sale. Det er interessant at studere de forskellige Ansigtstudtryk omkring Spillebordene, medens nogle er koldblodige, uden Hensyn til hvordan Lykkens Gudinde tilsmiler dem, er andre febrilske og nervøse, og atter andre sidder med Blyant og Papir og laver Statistik over de udkomne Numre, hvorefter de gør deres Indsats.

Det er ikke udelukkende rige Turister, der kun dyrker Spillet for Spændingens Skyld, men ogsaa Eventyrere og Mennesker, der har forsyndet sig mod en eller anden Kasse, der ved Spillebordene i Monte Carlo søger at komme paa ret Køl igen, men det lykkes sjældent.

Gennem det danske Konsulat i Nizza var vi nogle Stykker, der fik udstedt Adgangskort til et Besøg i Kasinoet, og det var med Spænding og en vis Nervøsitet, vi gjorde vor Entré i dette berømte Spillehelvede. Men da vi havde vovet vor første 5 Fr., saa forsvandt Nervøsiteten; der var jo ingen af os, der havde saa mange Penge, at det kunde faa katastrofale Følger, hvis vi mistede al-. Returbillet tilbage til Nizza havde vi været saa forudseende at sikre os, og det viste sig ogsaa snart, at vi heri havde handlet klogt. Den eneste, som havde Heldet med sig, var Skibets Kaptajn, og da han havde vundet nogle Hundrede Fr., og vi andre efterhånden var blanke, inviterede han os paa en flot Middag paa et af Hotellerne. Her brillerede han som den ædle Giver og Kender af, hvilke Numre og Farver vi skulde holde paa.

Da Kaffen var drukket og Cigarerne tændt, var det Meningen, vi vilde vende tilbage til Nizza med Toget, men Kaptajnen fik pludselig Lyst til at prøve Lykken endnu engang og eventuelt faa de Penge ind, som Middagen havde kostet. Af en vis Grund var vi andre nu mest tilbøjelige til at rejse hjem, men da Manden jo havde vist sig fra den flotte Side, fulgte vi med tilbage til Spillesalen. Da der var gaaet en halv Time, var Kaptajnen lige saa blank som vi andre, og det mærkværdige var, at da vi skiltes og sagde Tak for den herlige Dag, laante han os et sønderknusende Blik.

Tiden gik, og vi kom senere til Toulon med en Last fra Sfax i Tunis. Skønt Rejsen til Monte Carlo var længere fra Toulon end fra Nizza, vaagnede Spillelysten atter, dog alligevel ikke tilstrækkeligt til, at nogen vilde vove Turen, men da de Herrer maa have nærret en vis Tillid til mig, blev Resultatet, at jeg skulde rejse alene. Jeg fik 25 Fr. med fra hver Mand, og vi skulde saa dele det eventuelle Overskud. Jeg var dog saa fornuftig at løse Returbillet, og afsted

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

gik det fuigt af gode Raad og med alle gode Ønsker om et godt Resultat.

Heldet fulgte mig. I Løbet af en Times Tid havde jeg vundet flere Hundrede Fr., og jeg viste nu min Standhaftighed ved at holde op, medens Legen var god. Stolt som en lille Krøsus begav jeg mig paa Vej til Jernbanestationen, og i Tankerne udmaalede jeg mig det Øjeblik, da jeg skulde dele Gevinsten ud til mine Kammerater.

Da jeg naaede Stationen, viste det sig desværre, at jeg ikke havde forstaaet Fartplanen rigtigt; det Tog, jeg mente at have Returbillet til, viste sig at være et Luksustog, hvortil mit Billet ikke var gyldig. Mit Tog skulde først afgaa halvanden Time senere.

Hvad skulde jeg foretage mig? Tiden faldt mig lang, og der lige ved Siden af laa Spillebanken med sine hvide Facader skinnende i Sydens Sol.

Spilledjævelen begyndte at arbejde i Kroppen paa mig. „Gaa tilbage og forøg din Gevinst,“ sagde den, og tilsidst fik den Overhaand. Inden der var gaaet et Kvarter, sad jeg atter i Spillesalen, og inden der var gaaet en halv Time, var jeg lige saa blank som Kaptajnen, da vi tog hjem sidst, men fra den Tid morede det mig ikke mere at sige „Tak for sidst“ til Kaptaj-

nen. Tværtimod syntes jeg, han havde et lunt Blink i Øjet, da jeg meddelte ham det negative Resultat.

Der er i Tidens Løb udspillet mange tragiske Scener i Parken, der omgiver Spillebanken. Mange Mennesker har her selv taget deres Liv efter at have spillet alt bort, men ogsaa dette er Banken forberedt paa. Alle Spor bliver hurtigt fjernet, saa Bankens Renommé ikke skal lide Skade, og desuden findes der et Kontor, hvor Folk, som har mistet alt, kan henvende sig og ved behørig Legitimation faa udstedt Billet til Hjemrejsen.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

D/S JUTLANDIA

Ny Toldbodgade 5

København

Telf. 8192

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

INGENIØRFIRMAET

M. P. PEDERSEN

LILLE STRANDSTRÆDE 14 . KØBENHAVN K.

*Telefon- og Telegrafstationer
til Handelsskibe*

*Duplex-Telefonstationer
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.*

Indhent Tilbud

Aalborg Værft A/S

AALBORG - DANMARK

Maskin- og Kedelbyggeri - Nybygninger - Reparationer

Telefon 4101 - Rigstelefon 9 - Telegram-Adresse: Yard



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 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 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. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Iyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myran
 A. P. Møller-Tankbåde 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 Sameo
 D/S Solnes
 A/S Det store Nordiske Telefonselskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen.
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Smiters 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

Skibes Stabilitet

IV. Bestemmelsen af Skibes Stabilitet.

Fig. 21 viser tre Stabilitetskurver for Skibe, der alle har samme Stivhed. Kurven mærket A er for et Skib med almindelig Bredde i Forhold til Dybden og almindelig Højde over Vandet. Kurven mærket B kan da være for et Skib med stor Dybde i Forhold til Bredden eller stor Højde over Vandet i Forhold til Skibets Dybgæende eller begge Dele, og Kurven mærket C kan være for et Skib med lille Dybde i Forhold til Bredden eller med lille Højde over Vandet i Forhold til Skibets Dybgæende eller begge Dele. Det vil bemærkes, at for mindre Krængningsvinkler er der lille eller ingen Forskel paa den Stabilitet, de tre Kurver viser. For større Krængningsvinkler bliver Forskellen imidlertid meget stor. Den nøjagtige Stabilitet ved disse Krængningsvinkler

kan for et specielt Skib bestemmes som ovenfor vist, og den tilsvarende Stabilitetskurve kan da tegnes. Den vil ligge et Sted mellem Ydergrænserne antydet ved Kurverne B og C i mindre eller større Afstand fra Gennemsnitskurven, eftersom Skibstypen afviger mindre eller mere fra den for Kurven A forudsatte. De Forhold, der ved Bestemmelsen af Stabiliteten ved de større Krængningsvinkler maa tages med Hensyn til Lukningen og Tætningen af Aabninger i Overbygninger og Dæk gør imidlertid, at selv en saadan omstændelig næstent Stabilitetskurve giver mere og mere usikre Resultater jo større Krængningsvinklen bliver. I Virkeligheden er det nøjagtige Forløb af en Stabilitetskurve, efter at Skibet er krænget saa meget, at Dækket er kom-

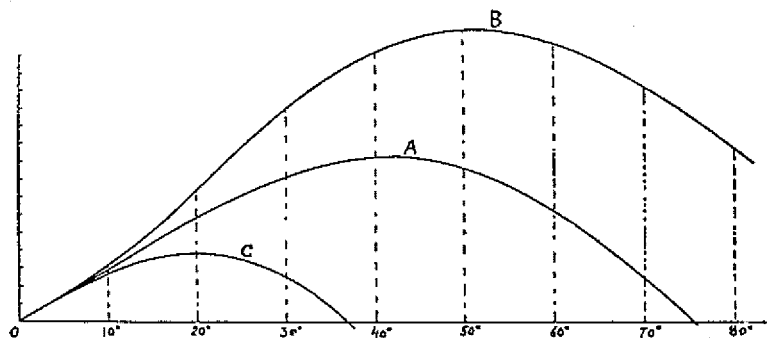


Fig. 21.



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

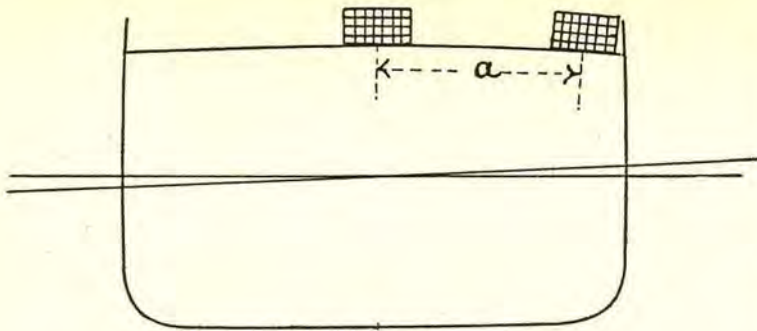


Fig. 22

met i Vandet, heller ikke af større praktisk Betydning. Det er dog selvfølgelig af Betydning i store Træk at vide, hvad Stabiliteten er ved de store Krægningsvinkler. Den, der har Kendskab til Stabilitetskurver for forskellige Skibsformer, vil let, naar han kender et Skibs Stivhed og dets Dimensioner og Dybgaende, kunne tegne tilnærmelsesvis Stabilitetskurvens Forløb op til en Krægningsvinkel paa 40 à 50°, og den, der har praktisk Erfaring angaaende Skibes Forhold i Søen, vil, naar han har Kendskab til et Skibs Stivhed og dets Dimensioner og Dybgaende, kunne dømme om dets Sikkerhed mod Kæntning. I begge Tilfælde er det samme naaet paa Grundlag af Skibets Stivhed, nemlig en for det praktiske Øjemed tilstrækkelig rigtig Bedømmelse af Skibets Stabilitetsforhold. Den store Betydning af et Skibs Stivhed ligger netop i, at den giver baade Konstrukøren og Føreren et absolut sikkert Holdepunkt ved Bedømmelsen af, hvorvidt Fartøjets Stabilitet under de tilstedeværende Omstændigheder vil give tilstrækkelig Sikkerhed eller ikke.

Det er allerede i Princippet vist, hvorledes Stivheden kan bestemmes. Hvorledes det hensigtsmæssig gøres i Praksis, afhænger af Omstændighederne. Har man en Vægt af tilstrækkelig Størrelse, og som let kan flyttes, saa kan man anbringe den paa det øverste Dæk eller paa et andet Dæk, hvis det er bekvemmere, helst saa nær Skibets Midte som muligt. Det vil være ønskeligt at have en Vægt, der ved Flytning kan krænge Skibet et Par Grader og ikke mere end 6 à 7 Grader. En Stabel af ensartede mindre Vægte kan være hensigtsmæssig, idet hver Vægt da ikke behøver at være større, end en Mand kan flytte den. Man anbringer først alle Vægtene i en Stabel paa en saadan Maade, at deres fælles Tyngdepunkt let kan bestemmes. Stabelen behøver ikke nødvendigvis at anbringes midtskibs som vist i Fig. 22 og kan for den Sags Skyld gerne anbringes i den ene Side af Skibet. Naar den samlede Vægt er anbragt, noteres Skibets Krægningsvinkel. Derefter flyttes Vægten eller Vægtene ud i Borde (eller til den anden Side af Skibet, hvis Vægten allerede er anbragt i Borde i den ene Side). Vægten placeres igen paa en saadan Maade, at Tyngdepunktet let kan bestemmes. Man maaler da saa nøjagtigt som muligt Afstanden mellem Tyngdepunkterne i første og anden Stilling, det vil sige, den Afstand som den samlede Vægt er flyttet over Dækket. Er den flyttede Vægt V Ton og Afstanden, den er flyttet, a Fod, saa er Stabiliteten $V \times a$ Fodton ved den frembragte Krægningsvinkel. Dennes Størrelse maales bekvemt ved, at man

stiller et Bord af passende Længde (f. Eks. 10 à 12 Fod) op mod et Dækshus eller Enden af en Overbygning ikke for langt fra Midten af Skibets Længde. Til dette Bord (Fig. 23) fæstes ved A en Snor med en lille Vægt, tilstrækkelig til at holde Snoren spændt. Naar Skibet krænges som Følge af, at Vægten V bliver flyttet, vil denne Snor svinge ud. Paa et lille vandret Træbord kan man maale, hvor meget Snoren er svinget ud i en vis Afstand fra Ophængningspunktet. Lad dette Udsving BC (Fig. 23) være n Tommer i en Afstand

af 1 Tomme fra Ophængningspunktet. Krægningsvinklen er da $57,5 n : 1$ Grader, og følgelig er Stivheden $V \times a : (57,5 \times (n : 1))$. Er V for Eksempel 5 Ton, a 30,5 Fod, 1 120 Tommer og n 5 Tommer, saa bliver Stivheden $5 \times 30,5 : (57,5 \times (7,5 : 120))$ eller 42,5 Fodton. Man bør helst foretage Krægningen af et Skib, naar det ikke er udsat for Vind og Strøm, og man bør paase, at Fartøjet ligger absolut frit, saa det f. Eks. ikke berører Bund eller Kaj, og at Fortøjningerne ikke er saaledes anbragt, at de kan hindre Fartøjets Krængning, naar Vægten bliver flyttet. Desuden bør der ikke under Krængningen findes halvfylde Vandtanke af nogen betydelig Størrelse eller løse Genstande, som kan flytte sig som Følge af Krængningen og derved gøre Bestemmelsen af Stivheden unøjagtig.

Ofte kan det hælde, at et Skib har et Par Ferskvands- eller Ballasttanke anbragt, en paa hver Side af Skibet, paa en saadan Maade, at de hensigtsmæssigt kan anvendes ved Bestemmelsen af Skibets Stivhed. Man fylder en nøjagtig kendt Vandmængde paa den ene Tank og pumper det derefter over paa den anden, eller man lader det løbe ud og fylder den anden Tank. Afstanden mellem Tyngdepunkterne af Tankene eller Vandmængden maales, og Produktet

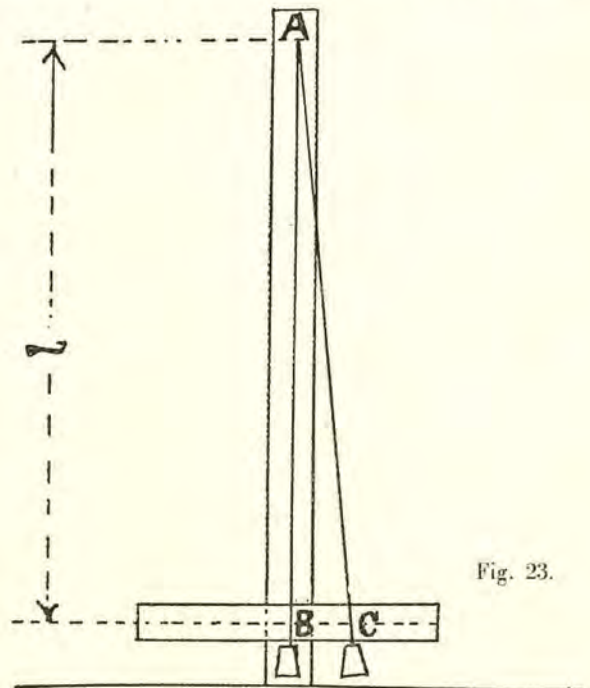


Fig. 23.

af denne Distance og Vægten af Vandmængden er da Stabiliteten ved den frembragte Krængningsvinkel, som kan bestemmes paa den ovenfor nævnte Maade. Den letteste Maade at foretage Krængningen paa er ofte for Skibe af moderat Størrelse at løfte en kendt Vægt ved Hjælp af en almindelig Lossebom. Krængningsvinklen noteres da, medens Vægten hænger frit ved den ene Side af Skibet. Derpaa svinges Vægten over til den anden Side, og Forandringen i Krængningsvinklen noteres som ovenfor nævnt. Naar man har maalt Afstanden mellem Vægtens to Stillinger, kan Stivheden bestemmes.

Som tidligere vist er det for større Krængningsvinkler den horisontale Afstand mellem den flyttede Vægts to Stillinger, der maa benyttes ved Bestemmelsen af Stabiliteten. For de Krængninger, som her er Tale om, der ikke bliver større end 6 à 7 Grader, er Forskellen mellem den horisontale og den virkelige Afstand mellem Vægtens Stillinger imidlertid saa lille, at den i Praksis overhovedet ikke lader sig maale, og man kan derfor med tilstrækkelig Nøjagtighed benytte den direkte med almindelige Midler maalte Afstand.

Elektrisk Svejsning af Skibe

(Fortsat)

set fra et konstruktivt Synspunkt

Ved Lugehjørner og andre Udkæringer i Dæk er det af stor Vigtighed at undgaa Revner, som let kan opstaa paa Grund af Spændingskoncentrationerne der. En saadan Konstruktion vises i Fig. 7 og synes at svare godt til Formaalet. Pladeforstærkningen er let at til-danne og svejse saavel til Dækket som til Lugekarmen.

Den gamle Lugekonstruktion med Speciallugepro-filer, som mange Gange er vanskelige at skaffe, kan undgaas ved den Konstruktion, der er vist i Fig. 7. Det kan nævnes, at Fig. 7 er udført efter Nielsens Patent, som tidligere er beskrevet i „Vikingsen“, og som synes at være foretrukket af Rederne. Skærstokkene hviler paa Lugekarmene og kan ved Hjælp af særlige Løbe-vogne løftes noget fra deres Plads og skydes hen til den ene eller den anden Endekarm.

En ret interessant Konstruktion af en Propellerbos er vist i Fig. 8, 9 og 10. Hele Bossen er bygget paa Marken, løftet paa Plads og der svejst færdig. Det er et ikke ringe Arbejde, der spares i Sammenligning med det, som fordres ved de gammeldags nittede Propeller-bosser. Der skulde alle Bosspanterne bukkes og Mel-lemlæg udføres og tilpasses mellem Spanterne og Bos-sernes Yderklædning, da Spanterne som Regel ikke

kan yogles. Det er let at faa en svejst Bos fuldstæn-dig tæt, og Lækager paa Grund af Vibrationer og Ry-stelser behøver man ikke at være bange for.

En almindelig Type paa et Maskinfundament er vist

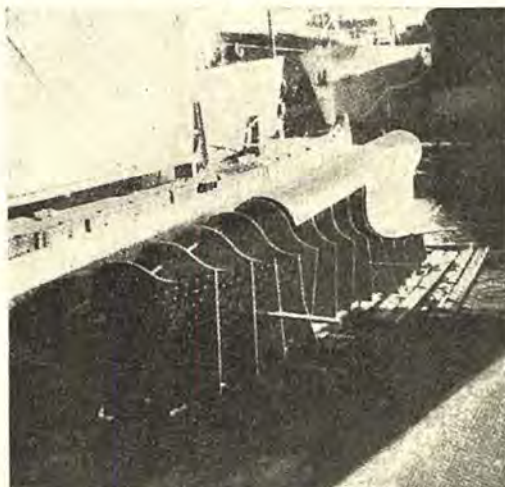


Fig. 8. En Propellerbos bygges op.

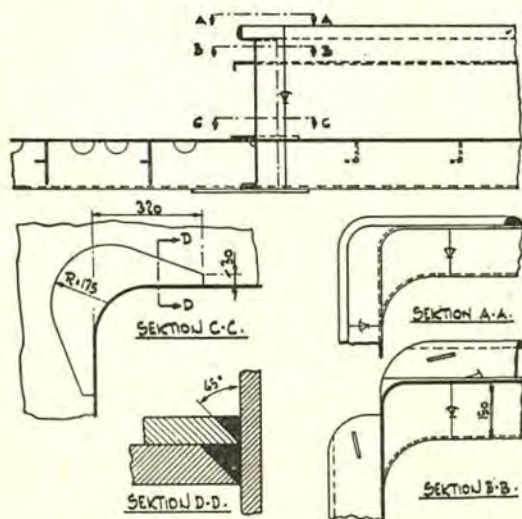


Fig. 7. Svejst Lugekonstruktion.

i Fig. 11. For at Top-Pladerne, paa hvilke Bundram-men hviler, skal være saa plane som muligt efter Svejs-ningen, anvendes de særlige Næseprofiler som vist paa Figuren. Her afledes Varmen bedre end ved en plan Plade, og Krympningen bliver derfor mindre.

Det er klart, at der ved svejsede Konstruktioner fordres en helt anden Nøjagtighed ved Bearbejdning-ten af Materialet i Værkstedet end den, man tidligere var vant til. Den gamle Metode med $\frac{1}{4}$ " eller $\frac{1}{2}$ " Spillerum, som bruges ved Nitning, kan der ikke være Tale om, da man derved vilde faa alt for stor Afstand mellem de enkelte Dele ved Montering, som vilde bevirke Nedsmeltning af alt for store Mængder Svejs-materiale med paafølgende ekstra store bundne Spæn-dinger eller Sammentrækninger, som vilde forandre Skibets Form. Men de moderne Hjælpemidler, som findes i Form af Gasskæremaskiner, som brænder Pladekanterne efter Mahl, Kanthøvle etc., kan den nødvendige Nøjagtighed opnaas.

Det er vigtigt, at Konstruktøren opstiller en nøj-

agtig Plan over de Dele, der skal svejses færdige paa Jorden, og den Rækkefølge, hvori de færdigsvejsede Dele skal sammenbygges paa Beddingen. Denne Plan bør følge med Tegningerne som en Arbejdsbeskrivelse.

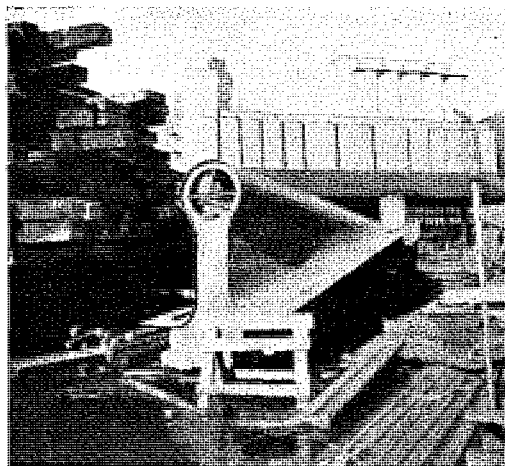


Fig. 9. Bossen er ved at tage Form.

Naar Sammenbygningen af de Dele, som skal svejses paa Jorden, planlægges, maa Konstruktøren tænke paa, at det gøres saaledes, at de sammenbyggede Dele i saa høj Grad som muligt stiver sig selv af, saa Forstøtning undgaas.

Til Ombordsætningen og Montering af Skibets enkelte Dele betjener man sig af forskellige Hjælpe-midler som f. Eks. paasvejste Lugs, Monteringstykker

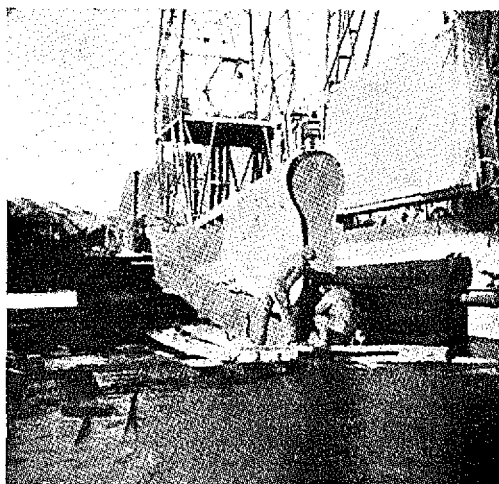


Fig. 10. Propelle-bossen klar til Anbringelse i Skibet.

for Sammenboltning med hertil svarende løkkede eller borede Huller i Bælkekæ og Spanter o. s. v. Det er ikke nødvendigt at gaa nærmere ind herpaa, men Konstruktøren bør gøre sig klart, hvorledes Samlingen skal ske, og det er rigtigst paa Tegningerne at angive, hvorledes og hvor disse Hjælpe-midler skal anbringes. Det sparer megen Tid for Værkstedingeniøren og for dem, der er ansvarlige for Bygningen, og det kan ogsaa spare Udgifter til eventuelle uheldige Fremgangsmaader og Fejl, forårsaget af manglende Planlægning.

Naar f. Eks. et Spant skal svejses til en Bundstok

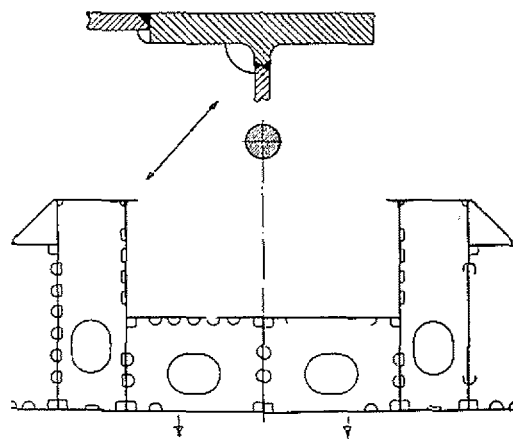


Fig. 11. Svejst Maskinfundament.

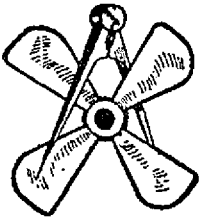
eller Klædningen, kan der med Fordel anvendes udhugget Svejsning (Notchsvejsning), Fig. 12. Denne Fremgangsmaade har den Fordel fremfor afbrudt Svejsning (Zig-zagsvejsning), at Svejsestrengen bliver sammenhængende, hvilket er af stor Betydning; da Enderne af Svejsningerne er vanskelige at faa gode paa Grund af Slaggedannelsen, som let kan give Anledning til Revnedannelser. Man forhindrer ogsaa Rustsprængninger, hvor Spantet mellem Svejsningerne ikke ligger an mod Klædningen, men i en Afstand paa 35—50 mm. Man kan selvfølgelig i Stedet for afbrudt eller udhugget Svejsning anvende fortløbende Svejsning, men det forøger i Almindeligheden den anvendte Mængde Svejsmateriale. Det har ogsaa vist sig, at for Eksempel et Skod med Stag, som svejses til Pladerne med kontinuerlig Svejsning, har Tilbøjelighed til at bule og slaa sig ved Enderne af Stagene. Det skyldes, at der tilføres Pladerne mere Varme, særlig paa Midten, ved kontinuerlig Svejsning end ved afbrudt eller udhugget Svejsning, saa Pladerne krymper mere paa Midten end ved Enderne.

Tendensen til Indtrækning af Pladerne ved Svejsestedet er mindre ved udhugget Svejsning, da Stykkerne mellem Svejsestrengene ikke trækkes ind.



Fig. 12. Afbrudt og udhugget Svejsning.

Husk at forny Deres Abonnement!



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)

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

AMALREGADE 33 · KØBENHAVN K · TLF. CENTR. 7802 · TELEGR.ADR. DAR ØSØ



Driftsselskab for

RADIOANLÆG

ombord i danske Skibe



Fabrikation af Radioanlæg for ethvert
Formaal · Ekkolod Apparater etc.

$\frac{A}{S}$ MONTANA *Kul, Koks,
Cinders*
Telefon 9246



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amallegade 36

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 FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplag for Danmark

Fra Skibsmaskinens Barndom

Den mest anvendte Type af Skibsmaskiner for hundrede Aar siden var den, der er kendt som Sidebalancemaskinen. Andre Typer som den vuggende Maskine, „Siamese“-Maskinen, „Gorgon“-Maskinen og Taarnmaskinen blev senere brugt i nogen Ud-

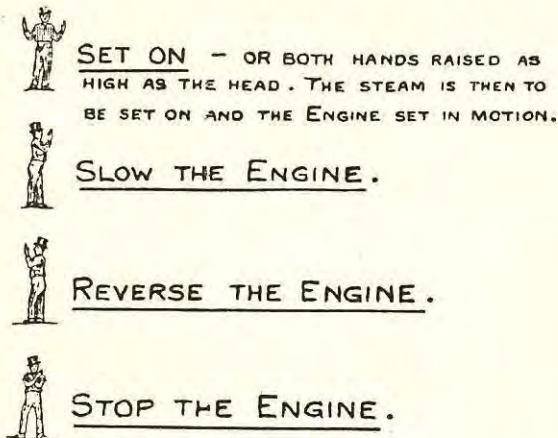


Fig. 1. Maskinordrer efter Kommandør John Ross.

strækning, men i en lang Periode var Sidebalancemaskinen den foretrukne. Den fandtes endog paa de Uniformsknapper, som den engelske Marines Maskinofficerer brugte.

Sidebalancemaskinen var i Virkeligheden en Watt-Maskine med to Bjælker paa Siderne i Stedet for en Bjælke for oven. En Diagramskitse af en enkelt-cylindret Sidebalancemaskine er vist paa Fig. 2, udført i 1842 af Maudslay Sons and Field til H. M. S. „Bee“. „Bee“ var et lille Skib paa 40 Tons, bygget i Woolwich og forsynet med en Maskine paa 10 HK. Den blev bygget paa en Tid, hvor man eksperimenterede med Skruefremdrivning og var forsynet baade med Skovlhjul og en Skrue. Da den var færdig, blev den sendt til Royal Naval College i Portsmouth til Brug for de Officerer, der studerede der. En hel Del Kaptajner og Løjtnanter var meget interesserede i Dampmaskinen, og da „Bee“ var udrustet saaledes, at Skruen og Skovlhjulene kunde bruges sammen eller hver for sig, blev der udført en Mængde mærkelige Eksperimenter med den. Foruden „Bee“ har næppe andre Skibe end den berømte „Great Eastern“ været udrustet med baade Skovlhjul og Skrue.

Skitsen af „Bee“s Maskine stammer fra en Bog af Professor T. J. Main og 1. Maskinmester Thomas Brown, der underviste ved Naval College. Deres Bog „The Marine Steam Engine“ blev udgivet i 1847 og var i en Del Aar Grundlaget for Undervisningen om Skibsdampmaskinen i den engelske Marine. Flere andre Søofficerer skrev ogsaa om Dampsejls og Dampmaskinen. Kommandør John Ross, den arktiske Opdagelsesrejsende, udgav i 1828 en Afhandling om Dampsejls, som indeholdt de Synspunkter og den Tiltro, han nærede til Fremtidens Maskinbygningskunst. I denne Bog viser et Diagram, hvorledes Ross tænker sig, Kaptajnen paa Broen skulde give Signal til Maskinmesteren, som antagelig kunde se ham fra Maskinrummet (Fig. 1). Ross var ogsaa en Fortaler for en god Behandling af Fyrbøderne.

En anden tidlig Forfatter om Dampmaskinen var Løjtnant Robert Otway, hvis „Elementary on Steam“ udkom i 1835. I den og andre af Datidens Bøger er der Beskrivelser af Maskiner, Bemærkninger om Kvalifikationer og Pligter for Maskinmestre og Fyrbødere og mangen et Glimt af den tidlige Maskinpraksis.

De fleste Skibe havde to-cylindrede Sidebalancemaskiner, men Maskinarrangementet for en saadan Maskine vil let kunne forstaas efter Tegningen af den enkeltcylindrede Maskine til „Bee“. Til venstre ses Cylinderen og Gliderkassen, til højre Luftpumpen og paa Siderne de store Bjælker eller Balancer. Mellem Bunden af Gliderkassen og Luftpumpen findes den kasselignende Kondensator, forsynet med en Luftpotte ovenpaa. Stemplet er forbundet til Sidebalan-

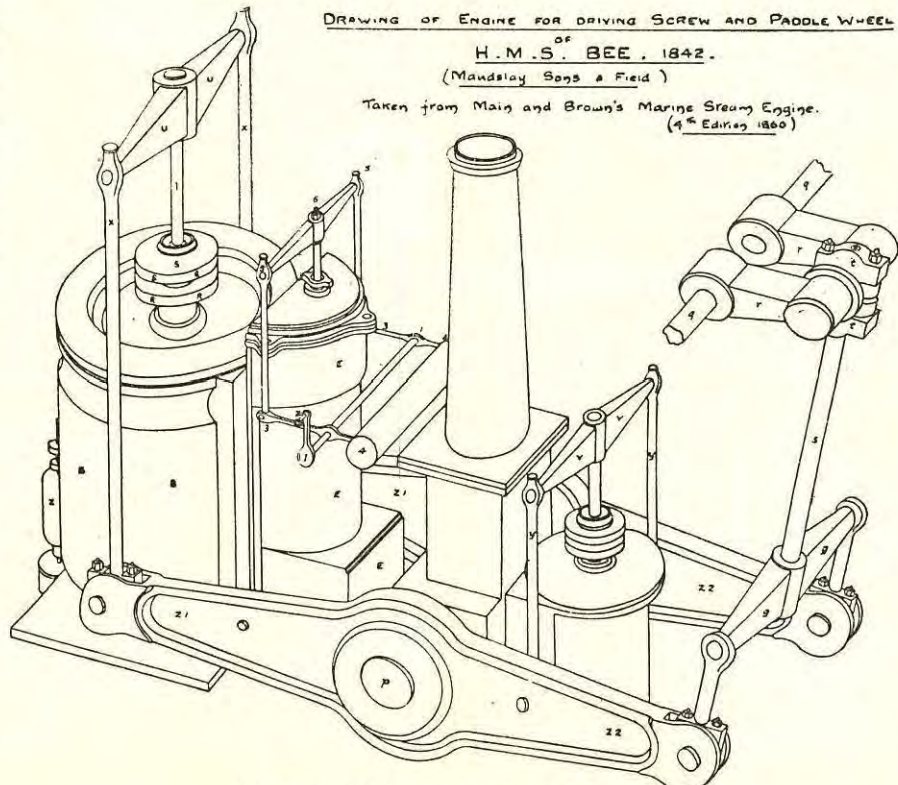


Fig. 2. Sidebalancemaskine til H. M. S. „Bee“.

Eccentric Strap and Rod as fitted in H.M.S. "Bee".

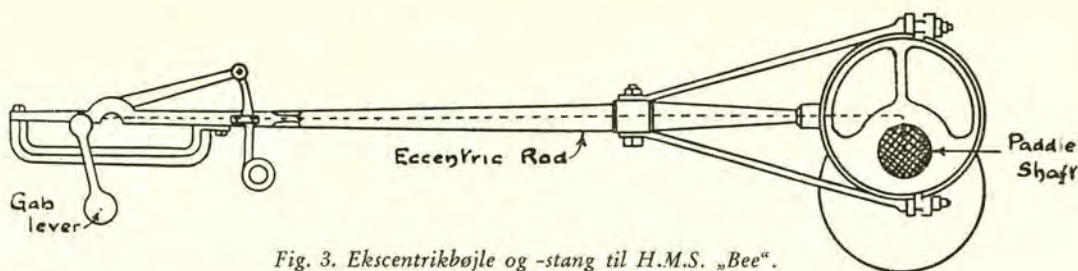


Fig. 3. Ekscentrikbøjle og -stang til H.M.S. „Bee“.

cerne ved Hjælp af Stænger, og i den anden Ende kan man se Forbindelsesstangen og Krumtapakslen. Der er dog mange Detailler, som ikke er vist. For Eksempel var der altid en eller anden Form for Parallelbevægelse for at forebygge en Bøjning af Stempelstangen, og Glideren blev trukket af en Ekscentriskive og Ekscentrikstand fra Krumtapakslen. En Skitse af Ekscentrikstangen er vist i Fig. 3.

Ekscentrikskiven sad løs paa Akslen og var forsynet med en cirkulær Balancevægt som vist. Et Stop var anbragt paa Akslen og et andet paa Ekscentrikskiven. Ved Gangsætning af Maskinen maatte Glideren bevæges med Haanden op og ned ved Hjælp af en lang Stang. Naar Maskinen var gaaet igang frem eller bak, og Stoppet paa Akslen var i Indgreb med Stoppet paa Ekscentrikskiven, kunde Ekscentrikstangen ved Hjælp af Kæben bevæge Glideren.

Sidebalancemaskinerne var altid forsynet med Indsprøjtningkondensatorer, hvor Spilledampen blev fortættet ved Berøring med Søvand, der blev sprøjtet ind i Kondensatoren gennem en Indsprøjtningshane. Indsprøjtningshanen maatte indstilles med Haanden efter Maskinens Gang, og Igangsætning og Stopning af Maskinen krævede i det mindste fire eller fem

Personer, en til Spjældet, en eller to til Glideren og en eller to for Indstilling af Indsprøjtningshanen. Det var næsten altid nødvendigt at skaffe et Vakuüm i Kondensatoren for at sætte Maskinen igang, og det blev gjort ved at fylde Cylindrene og Kondensatoren med Damp og saa pludselig at aabne for Indsprøjtningshanen.

De største og smukkeste Sidebalancemaskiner, der er udført i England, blev konstrueret i 1862 af Robert Napier til Cunard Damperen „Scotia“, det største og smukkeste Atlanterhavs-Hjulskib. „Scotia“ var bygget af Jern, havde en Længde paa 366,5 feet og et Displacement paa 6520 Tons. Maskinerne havde to Cylindre, 8 feet 4 inch. i Diameter, en Slaglængde paa 12 feet og udviklede med Damp ved 20 lbs. Tryk 4900 HK. Napier havde bygget Sidebalancemaskiner i omtrent 40 Aar, og den første, han konstruerede, staar nu paa en Piedestal paa Dumbarton Castle. Den var oprindeligt anbragt i S/S „Leven“ og havde ligesom „Bee“s Maskine kun en Cylinder.

Det er interessant at gennemgaa Detaillierne til Dampmaskinen, til hvis Forbedringer hundredevis af Mennesker har bidraget. Watt beklagede i sin Tid, at han ikke kunde faa Cylindre udboret med en Nøjagtighed som Tykkelsen af en Shilling, men hundrede Aar efter udføres Cylindre ganske nøjagtige. Efter Watts Praksis blev Skibscyindre forsynet med Trøjer, hvorigennem Dampen fra Kedlerne passerede, før den kom ind i Cylindrene. Fortætningsvandet fra Trøjerne gik som Regel til Spilge, men nogle Ingeniører fandt paa at bruge det som Ferskvand til Besætningen. Løjtnant Otway gik saa vidt som til at foreslaa anbragt en Pumpe til Fordeling af varmt Vand i hele Skibet.

**Vi holder
os til**



**ESBJERG TOV-
VÆRKSFABRIK A/S**

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

I nogle Skibe fik man Ferskvand til Fyrbøderne ved at fortætte Damp i smaa Tanke i Hjulkassen. I de Dage kendte man ikke noget til Evaporatorer eller Destillationsapparater, og Ferskvand medførtes i Vandkasser i Lasten. Stempler blev pakket med flettet Hampepakning, smurt godt ind i Talg, men denne Metode er nu erstattet med metalliske Ringe og Fjedre.

Glidene var længe D-Glidere, konstrueret af Murdoch, Boulton og Watts dygtige Kollega. De var meget tunge og maatte derfor afbalanceres, som vist paa Skitsen Fig. 2. De gamle Bøger havde Diagrammer, der viste, hvorledes Maskinmesteren skulde indstille Parallelbevægelsen, og i den engelske Marine var det en Opgave, som 1. Maskinmester skulde kunne udføre.

I en tocyldret Sidebalancemaskine var der ikke nogen fælles Bundplade, Cylindrene og Kondensatoren blev hver for sig boltet til Træstrøer, fastgjort til Skibsbunden. Træskibene arbejdede ikke saa lidt i Søgang og skiftede Form med Dybgangen. Under disse Omstændigheder kunde Lejerne ikke spændes tæt sammen og løb ofte varme.

„Til Smøring af Maskiner,“ sagde Løjtnant Otway, „har man fundet, at jo haardere Smøremidlet er, desto mindre sandsynlig er det, at Lejerne skulde blive overhedet. Derfor er smeltet Talg bedre end Olie, men den kan forbedres ved Tilsætning af blød Sæbe, som danner en „Skum“ ved Pakdaaserne og derved



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

forhindrer Luftens Adgang. Hvor man maa bruge Olie i Stedet for Talg, gør Svovl, tilsat som Pulver, den mere kraftig og holder derved Delene, hvor den anvendes, kolde.“

Der var i den tidligste Skibsmaskinbygning faa Ting der vistes saa megen Opmærksomhed som Skovlhjulene. Der blev konstrueret Skovlhjul med skraa Skovle, med trapezformede Skovle, med Skovle med Trin, sinusformede Skovle og forskellige Slags fjedrende Skovle. Da Skibene altid var forsynet med Sejl, og det somme Tider blev forlangt, at de skulde kunne fremdrives ved Sejl alene, var det almindeligt, at de underste Skovle kunde fjernes fra en Del af Hjulet og derefter surre Hjulet, saa det ikke kunde bevæges. Nogle Kaptajner var imidlertid uvillige til at gøre det, da det var vanskeligt at anbringe Skovlene, dersom det blev daarligt Vejr, saa Skibet kunde blive ude af Stand til at bruge Maskinen i en Nødsituation. Det gav Stødet til Opfindelsen af forskellige Frakoblingsgear, saa Hjulene let kunde frigøres fra Akslen. Under Sejl løb saa Hjulene tomme rundt.

Bærelejerne for Skovlhjulene voldte ofte Vanskeligheder, og der var mange Tilfælde af knækkede Krumtapaksler og Overhedning. En Forfatter foreslog at anbringe Rullelejer til Akslerne.

Man kunde vente, at Skovlhjulene i Krigsskibe vilde være særlig saarbare for Kugler og Granater, men Erfaringerne har vist, at det ikke holder Stik. De har været et særligt Tilfælde, som viser, hvad et Dampskib kunde holde til. I 1846 angreb engelske og franske Skibe nogle Batterier paa Bredden af Paranafloden i Sydamerika, som beskyttede en Flodspærring. Under en Kamp, der varede adskillige Timer, og som førtes paa temmelig klods Hold, fik den franske Damp „Fulton“ 56 svære Træffere i Skovlhjulene og Vingehjelkerne. Det ene Skovlhjul blev sat ud af Drift, men Skibet var stadig i Stand til at sejle ved Hjælp af det andet. Snart efter blev Skruen indført i alle Krigsskibe, og for dem blev derved Skovlhjul og Sidebalancemaskiner forældede.

Telefon:
C. 48168

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

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

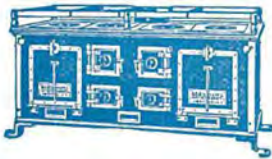
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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“

Sparekassen for København og Omegn

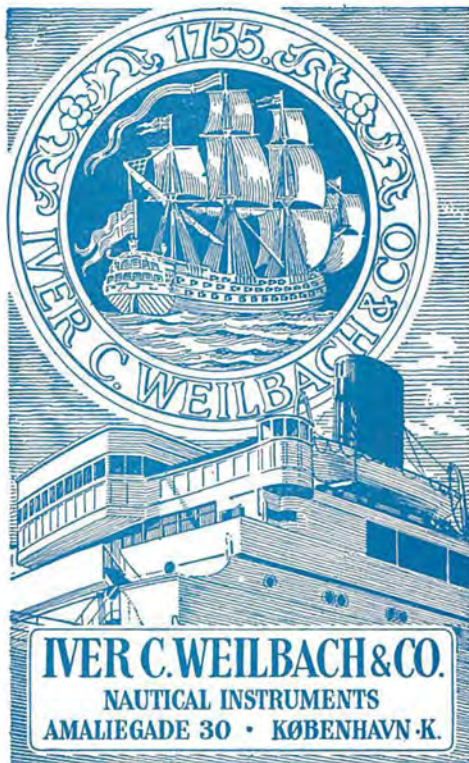
Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i åbent Depot, Udtrækning
efferses Kuponudbytte indsendes paa Konto.

Indtægtsforvaltning

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

Vejledning udleveres fra Kontoret
Niels Hemmingsgade 24



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

C. K. HANSEN

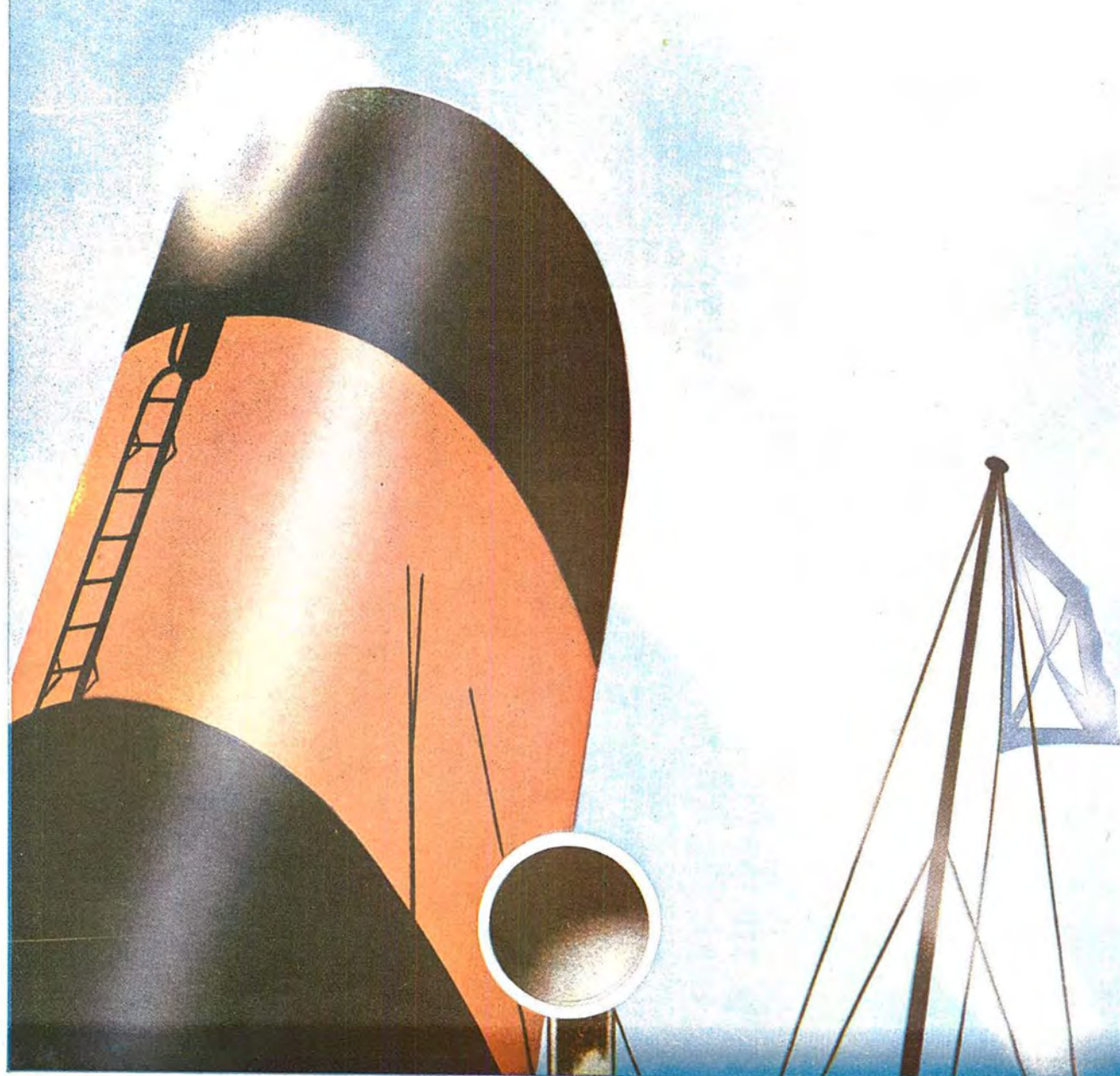


AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN
Telefon Central 72 (13 Ledninger)
Telegram-Adresse: HANSEN

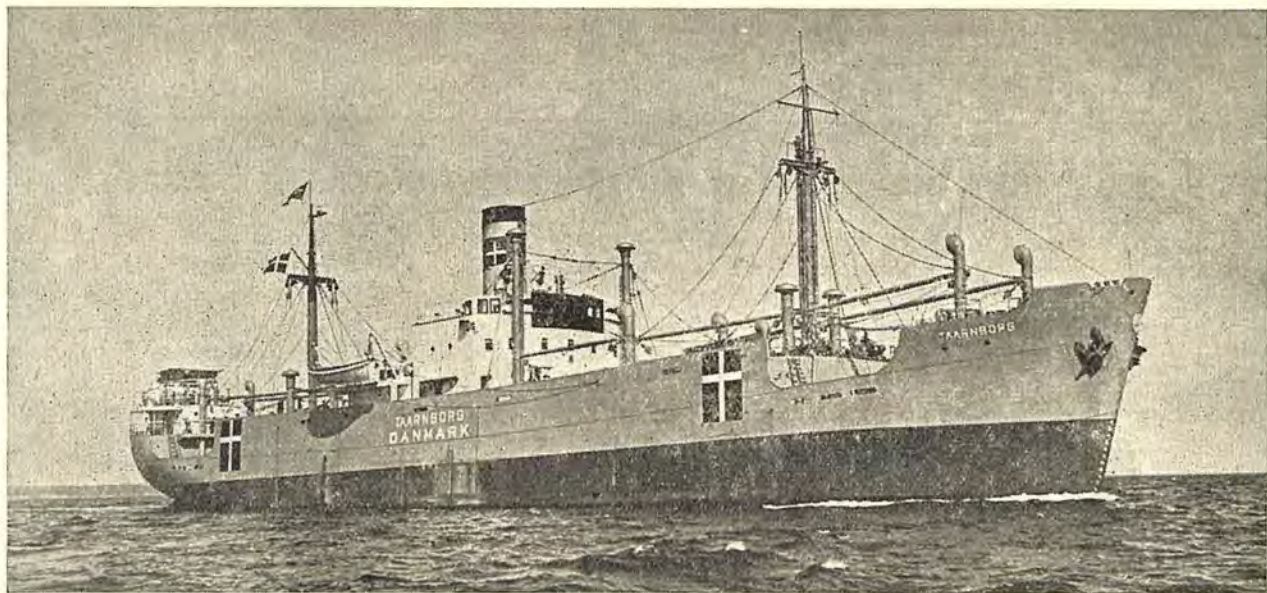
*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

Det forenede Dampskibs-Selskab



Nybygning til Dampskibsselskabet »Dannebrog«



Under Krigen har der trods den store Materiale-mangel været adskillige Skibe under Bygning paa danske Værfter, men Færdiggørelsen har trukket ud, for at Skibene ikke, naar de var færdige skulde blive beslaglagt af Tyskerne.

De første af disse Skibe er nu overtaget af Rederierne, og i Begyndelsen af August afleverede Aalborg Værft sin Nybygning Nr. 73, s. s. „Taarnborg“ til A/S „Dannebrog“ (C. K. Hansen), København.

Skibet er bygget som en fuldt moderne Fragtdamper af Poop-Bro og Bak Typen med Krydserhæk, Forstævnen af soft nose Typen samt strømlinet Deplacementsror og er konstrueret efter Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning.

Hoveddimensionerne er: Længde overalt 95,10 m, Bredde paa Spant 13,41 m, Dybde til øverste Dæk 6,25 m. Skibets Bæreevne er 3700 Tons D.W. paa en Middeldybgang af 5,74 m med en Kapacitet paa 210.000 cub. feet. Det har 5 Luger med 10 Stk. 5 Tons Bomme og eet Stk. Sværgodsboom for 15 Tons. Alt Dæksmaskineri er dampdrevet.

Skibet er enkeltskruet, og Hovedmaskinen bestaar af en Compounddampmaskine, der i Forbindelse med en Spildedamppturbine er i Stand til at udvikle 1750 IHK

ved 115 Omdr./Min., hvilket giver Skibet en Hastighed paa over 12 Knob lastet. Hjælpe-maskineriet er dampdrevet. Kedelanlægget bestaar af 2 Stk. 3-Kanals skotske Kedler.

Apteringen er midtskibs indrettet for Kaptajn og Officerer, og agter for Mandskab.

Ved Udstyrelsen af „Taarnborg“ er det tilstræbt at gøre det saa bekvemt som muligt for Officerer og Mandskab, idet de alle bor i store lyse Enkeltmandskamre, og alt Udstyr er helt igennem 1. Klasses. I Kamrene er der endvidere Centralvarme og elektrisk Lys, og overalt om Bord er der sørget for rigeligt sanitære Installationer.

Skibet er udstyret med Proviant-Kølerum og elektriske Ventilatorer, der gennem Kanaler ventilerer alle Lastrum.

Paa Broen findes Radiostationen, der bestaar af Sender, Modtager og Telegrafi samt Radiopejler og Ekkolod.

Norske Nybygninger i Sverige

Under Krigen har norske Redere haft et stort Antal Skibe under Bygning i Sverige, en Del af disse Skibe var allerede klar til Aflevering i Foraaret 1940, men Forholdene tvang de fleste til at forblive oplagte i svenske Havne, og kun enkelte lykkedes det at forcere Skagerak Spærringen ved de nu saa bekendte Udbruds Forsøg fra Göteborg.

Alene i Malmø laa der ved Kapitulation 9-norske Skibe med en Dødvægtstonnage paa 120.150 Tons og ventede paa at komme ud paa deres Jomfrurejse. Det var hovedsageligt Tankbaade, det største var „Vesthav“ paa 16.450 ts DW, medens det mindste var en Frugtbaad Pacific Express“ paa 3800 ts DW og en Fart af 18 Knob paa fuld Last.

Ialt skal der afgaa 29 Skibe, alle Motorskibe, paa

INGENIØRFIRMAET

M. P. PEDERSEN

LILLE STRANDSTRÆDE 14 . KØBENHAVN K.

*Telefon- og Telegrafstationer
til Handelsskibe*

*Duplex-Telefonstationer
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.*

Indhent Tilbud

tilsammen 300.000 ts DW i den nærmeste Tid fra Sverige til Norge.

Da den norske Handelsflaade under Krigen er blevet stærkt decimeret, vil de norske Værfter faa fuld Beskæftigelse i de nærmeste Aar, men mange Bestillinger er ogsaa placeret ved svenske Værfter. Saaledes skal Gøtaverken, Kockums, Eriksberg og Øresunds-

varvet bygge 60 Fartøjer til 1948 og Lindholmen 10. Desuden skal der bygges flere 3000 Tons Baade, saaledes 2 i Helsingborg, 2 i Oskarshamn og 1 ved Ekensbergs Værft.

Ialt regner man med, at Sverige i 1948 vil have leveret 80 Fartøjer paa 700.000 ts DW til norske Rederier efter Kapitulationen.

Værdifuld Forøgelse af den danske Smaaskibsflaade

Under Krigen har den danske Smaaskibsflaade været af uvurderlig Betydning for Landet, idet den har udført sin store Del af Arbejdet med at skaffe livsvigtige Forsyninger til Landet, transportere indenlandsk Brændsel etc.

Desværre er mange af disse Skibe i de forløbne Aar krigsforlist, uden det har været muligt paa Grund af den daarlige Materialsituation tilnærmelsesvis at erstatte disse Tab ved Nybygninger. Nogle Skibe er der dog blevet bygget, en Del med Statstilskud paa Grund af de efterhaanden højere og højere Priser, men langt fra tilstrækkeligt til at udfylde de mange Huller. Mange af de Skibe, der endnu sejler, er ogsaa langt fra tidssvarende, saa der forestaar et stort Arbejde, før end den dansk Smaaskibsflaade opfylder de Krav,

man i Nutiden stiller til et moderne, konkurrence-dygtigt Skib.

I Begyndelsen af August afleverede Holbæk Skibs- og Baadebyggeri (A. Nielsen) til Rederiaktieselskabet „Melfar“, Middelfart, Værftets Nybygning Nr. 120, der har faaet Navnet Kongebroen“.

Skibet er et Søsterskib til „Gerda Høeg“, som Værftet afleverede sidste Aar, og som tidligere har været omtalt i „Vikingen“.

Skibet er rigget som 3-mst. Skonnert og laster ca. 180 Tons, medens Bruttotonnagen er 99 ts. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en 120/140 HK Vølund Motor med Koldstart Anordning, og Skruen har vendbare Blade.

Efter Prøveturen, der var meget vellykket, og hvor Skibet opnaaede en Fart af knap 9 Knob, afgik Skibet til Sverige for at laste Træ.

Alfred Christensen

Amaliegade 43



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

$\frac{A}{S}$ MONTANA *Kul, Koks,*
Telefon 9246 *Cinders*

Har De læst Sejl og Motor?

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39. Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Announcefdelingen: TH. 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



Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værd papirer i aabent Depot, Udrækning
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



HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenberds
Faaes i alle Verdenshavne

Grundlagt
1899

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



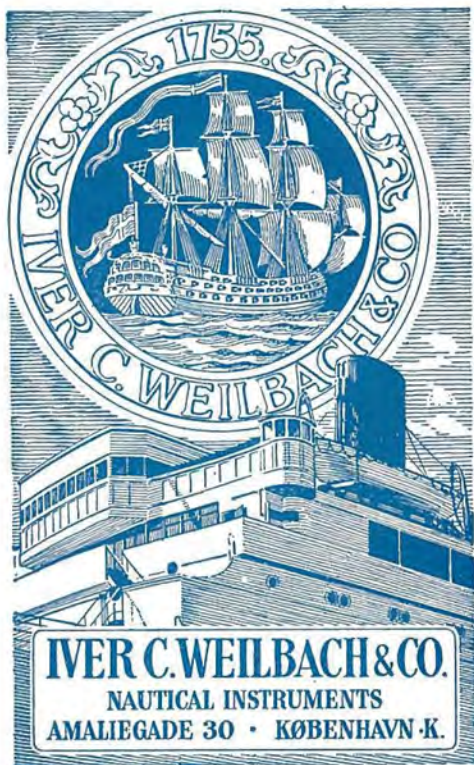
C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN
Telefon Central 72 (13 Ledninger)
Telegram-Adresse: HANSEN

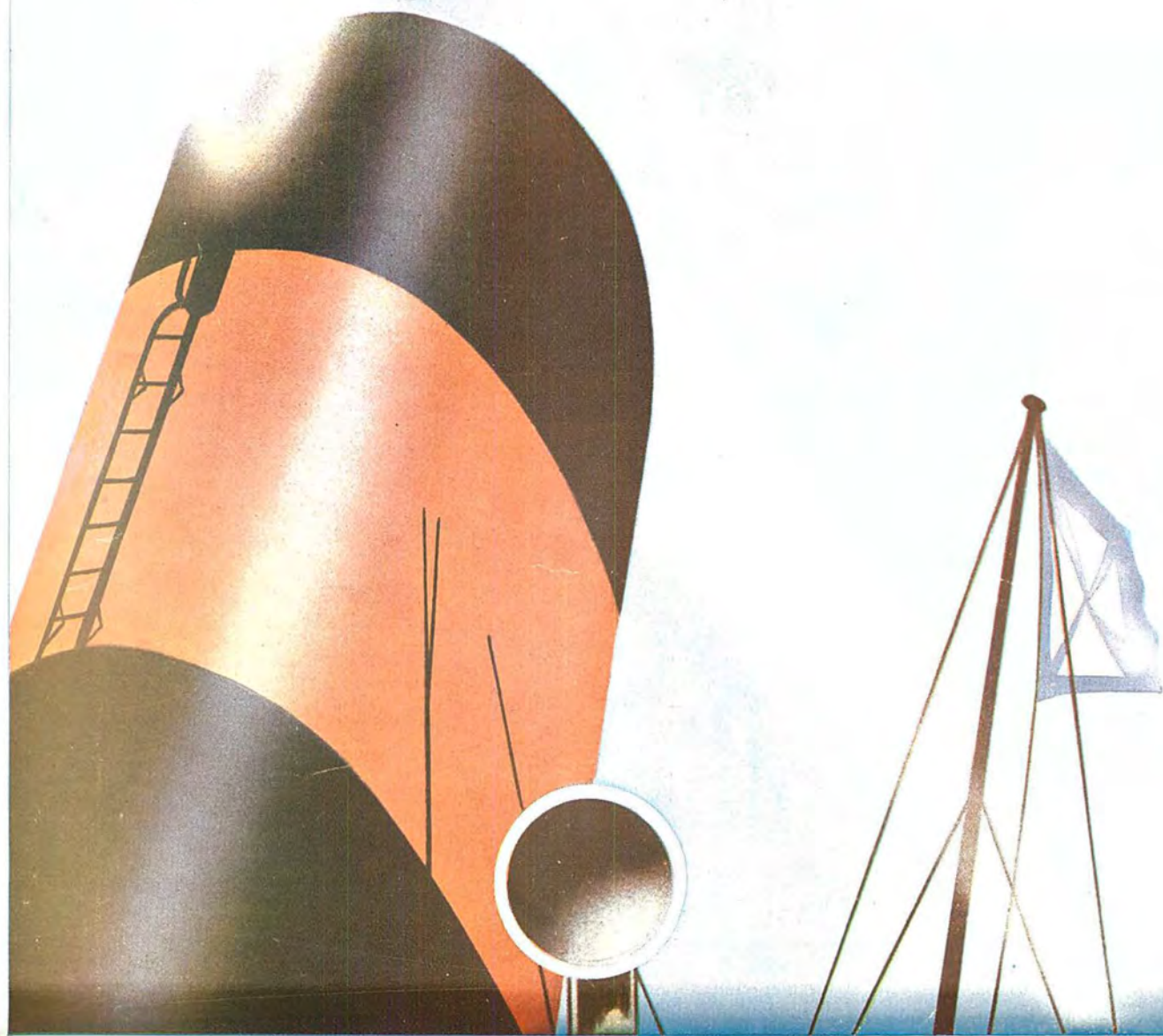
*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



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

Det forenede Dampskibs-Selskab





VIKINGEN

75 Øre
1. Juli

*Tidlig Morgen udfor Helsingør Havn omkring
Aarhundredskiftet*
Maleri af Ivar T. Rohde.

1945 - Nr. 7
22. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

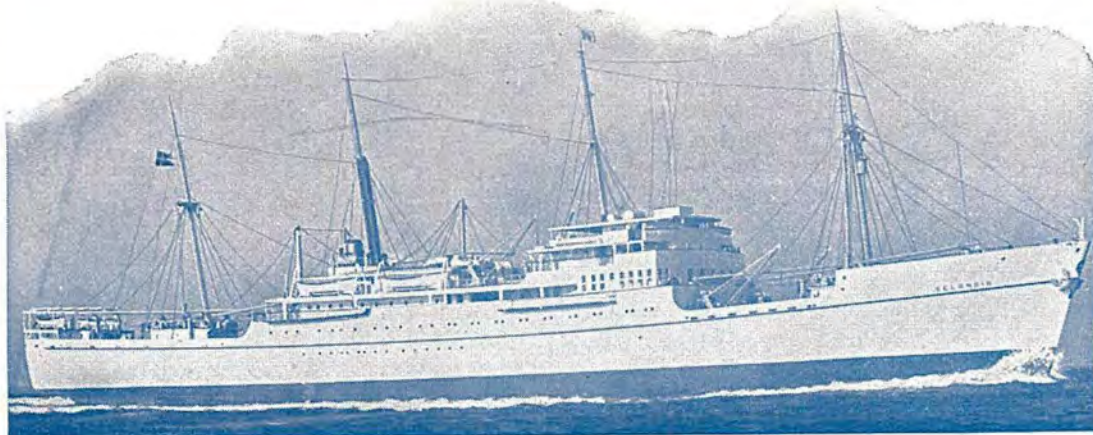
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Kristianiagade 8

Egne Kontorer:

Bangkok

Bombay
Buenos Aires
Calcutta
Capetown
Dairen
Durban
Guatemala
Hankow
Harbin
Havana
Hongkong

Johannesburg
Karachi
Kuala Lumpur
Madras
Manila
Mexico City
Montreal
New Orleans
New York
Penang
Port Elizabeth

Singapore

Rangoon
Saigon
San Francisco
San Salvador
Sao Paulo
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

Krig paa Verdenshavene

Af V. K. Sørensen

STORBRITANNIENS Magt og verdensomspændende Betydning har altid hvilet paa dets Førerstilling til Søs. De Krige, hvori England har deltaget, har i Reglen været langvarige, idet det tager Tid, inden Ørigets Hjelpekilder kan bringes i Anvendelse, saaledes ogsaa i den Krig, der nu efter næsten seks Aars frygtelige Kampe til Lands og til Vands er bragt til Ophør i Europa. Sir Walter Raleigh udtrykte for henved 300 Aar siden Sømagtens Betydning saaledes: „Den, som behersker Havet, behersker Handelen, og den, som behersker Handelen, behersker Verdens Rigdomme og dermed Verden selv.“ Allerede paa hans Tid slog Dronning Elisabeths Flaade den uovervindelige spanske Armada — i 1588 — og knækkede dermed Spaniens Sømagt.

I 1940 knækkede den engelske Flaade en anden „uovervindelig Armada“ — Goerings Luftflaade. Ved Frankrigs Sammenbrud i Juni 1940 stod Tysklands Magt paa det højeste. Det tyske Luftvaaben forfulgte de flygtende franske Hære og overdængede dem med Granater. De engelske Tropper kæmpede med Dødsforagt for at naa ud til Kysten, og det lykkedes dem at komme ud til Dunkerque, hvor Tusinder af Fartøjer bogstavelig talt dannede en Bro fra den franske til den engelske Kyst. De laa parat til at tage Soldaterne om Bord. Enkelte Hærafdelinger opholdt Fjenden, medens Indskibningen af de engelske Tropper fandt Sted. Tyskerne lod Tusinder af Flyvemaskiner Dag og Nat angribe Tropperne under Udskibningen, men alligevel lykkedes det at bringe største Delen af Tropperne frelst til England. Den britiske Flaade, hvis Kampkraft var usvækket, spærrede nu Vejen over Kanalen. Dette blev af afgørende Betydning for Verdenskrigens Udfald.

Et tysk Forligsforslag blev blankt afvist — til Tyskernes øjensynlige Overraskelse og Ærgrelse. De maatte altsaa nu forsøge en Invasion. I den Hensigt angreb det tyske Luftvaaben først den britiske Flaade i „Slaget om Kanalen“, som Tyskerne tabte. Da de maatte erkende dette, rettede de Luftangrebene mod London og andre engelske Byer i Haab om at demoralisere det engelske Folk. Hvad der heller ikke lykkedes dem! Med en slaact og rystet Hær, med et langt underlegent Luftvaaben, men med en Flaade, der ikke veg Pladsen, afværgede England Invasionstruslen.

Det engelske Flaadeherredømme sikrede Tilførsler-

ne til England og hindrede Tilførslerne over Havet til Tyskland. Derved var Mulighederne skabt for en Opbygning og hastig Udvikling af den engelske Krigsindustri, medens den tyske Krigsindustri maatte stagnere og snart efter gaa tilbage. Tyskland tabte „Slaget om England“, fordi det ikke formaaede at bryde den engelske Flaades Magt.

I September 1940 overlod U. S. A. den britiske Regering et halvt Hundrede Destroyere og fik til Gengæld Ret til at anlægge en Række militære Støttepunkter paa britiske Besiddelser i det atlantiske Omraade, nemlig paa Newfoundland, Bermudas Øerne, Jamaica, Antigua, Santa Lucia, Trinidad og britisk Guyana. Denne Overdragelse af Skibe mod Støttepunkter var en begyndende Koordination af britiske og amerikanske Kræfter til fælles Formaal! I November samme Aar gav U. S. A. desuden Tilsagn om materiel Støtte til Frankrig og England, og det var nu klart tilkendegivet, at Amerikas Sympatier stod paa de Allieredes Side. Det næste Skridt var „Englandsloven“ — lend and lease, hvis Hensigt var at komme uden om de Hindringer, som den amerikanske Neutralitetslovgivning hidtil havde opstillet for Hjælp til England. Englandsloven er et i Verdenshistorien enestaaende Aktstykke. I Virkeligheden stillede Staterne hele deres Forsvarsmagt, deres Ressourcer og deres Krigsproduktion til Englands Disposition. Følgelig maatte hele den amerikanske Industri omlægges til Krigsproduktion, samtidig med at den amerikanske Hær og Luftvaabnet undergik en voldsom Modernisering, og Flaaden gennemgik en kolossal Oprustning.

Vejen for Hjælpen til England gik i Hævedsagen over Atlanterhavet, hvor den tyske Flaade, særlig Undervandsbaadene bekæmpede Skibsfarten. Ligesom under den forrige Verdenskrig beredte Undervandsbaadene den allierede Krigsførelse endog meget store Vanskeligheder — dog kun en Overgang! Ved Besættelsen af Norge og Danmark havde Tyskerne skabt sig langt bedre Udgangstillinger for Undervandsbaadene, end disse havde haft under den første Verdenskrig. Besiddelsen af den franske Kyst gav ogsaa dette Vaaben betydelige Fordele. Men ogsaa Bekæmpelsen af Undervandsbaadene havde gjort store Fremskridt, navnlig ved Flyvemaskinernes Patuljering omkring Konvojerne, og efter at en utvivlsom Krise i 1942 var overvundet, viste 1943 allerede klart nedadgaende

Sænkningstal for de tyske Undervandsbaade. Tyskerne havde ogsaa tabt „Slaget om Atlanten“. Men endnu gik de voldsomt frem overalt paa Landfronterne.

Amerikas Krigsdeltagelse i Kampen mod Tyskland blev faktisk en Kendsgerning den Dag, Leje- og Laaneloven blev vedtaget. De forenede Stater var i Virkeligheden gaaet saa langt, at de ikke blot ideologisk, men ogsaa politisk og militært var livsvigtigt interesseret i, at England vilde vinde Krigen. Og Tyskland vidste det! Mæn begyndte allerede nu at tale om, at Krigen nu kun førtes for at bevare de vundne Positioner! Naar man i U. S. A. ikke straks tog Skridtet fuldt ud, havde det flere Aarsager. Een af dem var, at Stillehavsproblemet paa dette Tidspunkt endnu var uløst. Man vidste kun meget lidt om Japans Holdning. Samtidig havde U. S. A. ved en dristig Udvidelse af „den fredelige Krigsdeltagelse“ kunnet styrke sin Militærmagt, skyde sine Positioner frem paa alle Fronter og bringe sine Allierede en uvurderlig Hjælp.

Men naturligvis *maatte* det ende med „the shooting war“ — den rigtige Krig, hvor der skydes med skarpt.

Den 7. December 1941 bombede japanske Flyvere Pearl Harbour paa Hawaii, den amerikanske Flaades vigtigste Position i Stillehavet. Samtidig overrakte den japanske Ambassadør Kurusu i Washington den amerikanske Udenrigsminister Cordell Hull Krigserklæringen. Med eet Slag var Krigen udvidet med over 300 Millioner Mennesker. To af Verdens stærkeste Sømagter stod nu over for hinanden.

Paa det Tidspunkt, U. S. A. saa at sige blev tvunget til at gaa i aaben Krig, havde det ingen Hær, der stod i rimeligt Forhold til Befolkningens Størrelse, Flaaden var ikke stærk nok til at føre To-Ocean-Krig med virkelig Styrke, og Luftvaabnet kunde kvantitativt ikke maale sig med Fjendernes. Men Amerika satte sin Lid til de industrielle Ressourcer.

De forenede Staters Mulighed for Krigsførelse, deres Krigspotential, er da ogsaa meget betydeligt. Amerika er selvforsynende med Levnedsmidler. Inden for Landets Grænser findes, bortset fra Gummi, alle de vigtigste Raastoffer til den normale, industrielle Produktion. Til dette gode Grundlag for en udvidet industriel Produktion begyndte man oven i Købet kort før Krigsudbruddet i 1939 at samle store Beredskabslagre af de vigtigste Fornødenheder. Disse Lagre omfattede især Grad Metaller og andre Raastoffer, der er livsvigtige for Rustningsindustrien. Siden har alle Kræfter været sat ind paa at yde mindst det samme som under Krigen 1914—18. Og det er imponerende Resultater, den amerikanske Krigsindustri har kunnet opvise. Saa store, at den japanske Premierminister Koiso paa „Imperiedagen“ den 8. August 1944 maatte udsende det første Faresignal og aabent udtale, at det japanske Imperium var kommet til at staa over for „nationale Vanskeligheder af hidtil uovertruffen Alvor“.

I December 1941 tvang Japan U. S. A. i Defensiven. Oprustningen af den amerikanske Krigsmaskine, der har været ført med hele den amerikanske Industris Kraft, var snart saa fremskreden, at U. S. A. kunde gaa i Offensiven. Japan havde i Begyndelsen Søherredømmet i Stillehavet, men efter at U. S. A.s Flaade var bragt til Australien og kunde udgaa herfra, kom Reaktionen. Den japanske Flaade blev i det ene store Sø-

slag efter det andet afgørende slaet. Den amerikanske Flaade har efterhaanden erobret Søherredømmet over stedse større Omraader af Stillehavet, og een for een paany lagt Haanden paa de afskaarne Øgrupper. Efter at der ogsaa er skabt en engelsk Stillehavslaade, og de allierede Flaadestyrker har tilkæmpet sig Herredømmet ogsaa ved Kysterne til det japanske Moderland, er det nu kun et Tidsspørgsmaal, naar Angrebet paa selve Japan kan finde Sted. Det er et Spørgsmaal om Tonnage. Siden Januar 1943 har Amerikanerne systematisk arbejdet sig frem mod Japan. Først ved Erobringen af Guadalranar, derefter af Guam i Juli Aaret efter, saa fulgte Erobringen af Saipan og Landgangen paa Philippinerne i September 1944, og endelig Erobringen af Boninøerne og Iwoshima. Derved var Bombeafstanden til Japans store saarbare Steder gaaet ned til ca. 1200 km eller 3 Bombetimer. I August Maaned 1944 paabegyndte Amerikanerne en Serie systematiske Luftangreb paa de store japanske Industricenter. Disse kulminerede foreløbigt ved nogle kæmpe-mæssige Angreb i Dagene fra 24.—26. Maj i Aar. Paa en enkelt Dag blev der kastet 4000 Tons Brandbomber ned over Tokio, og Flammerne har praktisk talt lagt alt det øde, som engang var Verdens trediestørste Hovedstad. De Allierede rykker ind paa Livet af Japan. Krigen i Europa er endt. I Løbet af kort Tid vil England og U. S. A. kunne sende deres Luft- og Søstridskræfter herfra ud til Østen for at føre Kampen videre her.

Japans Muligheder i denne Kamp er svindende — ganske som Tysklands var det. Denne Krig, der endnu ikke er afsluttet paa Havene, men hvis Udfald nu synes klart, er paany et Bevis paa Historiens Lære om, at ingen lang Krig kan vindes uden Søherredømme. Det frygtede tyske Luftvaabnet gik lidt efter lidt ned i Styrke, Benzintilførslerne blev knappere paa Grund af den engelske Blokade. Samtidig kunde England og U. S. A., efterhaanden som de fik stampet Hærene op af Jorden, sende dem hvorhen de ønskede — takket være det engelske Søherredømme. I Krigen mod Rusland havde Tyskerne ved deres hastige Fremmarch berøvet Russerne mere Materiel end deres egen Krigsproduktion formaaede at erstatte. Meget af Materiellet og store Mængder af Ammunition til Ruslands nye Hære blev fremstillet i England og U. S. A. og bragt til Rusland af engelske og amerikanske Skibe. Det angelsachsiske Søherredømme var derfor en nødvendig Forudsætning for den russiske Offensiv paa Østfronten.

I Europa formaaede Tyskland aldrig at knække Englands Herredømme til Søs. Derfor maatte det tabe Krigen. I Østen har Japanerne momentant haft Herredømmet til Søs, men uden den nødvendige krigsindustrielle Basis i Ryggen, derfor kunde dette Herredømme ikke opretholdes. Japan er paa Tilbagetog til Søs, har allerede været det længe. For et Øland som Japan maa det føre til Katastrofe, naar Flaaden ikke er stærk nok. Den japanske Flaade formaaede ikke at blokere den amerikanske Modstander, vil aldrig kunne gøre det, fordi det amerikanske Krigspotential er saa stort. Om den japanske Flaade er stærk nok til at værne selve Moderlandet er mere end tvivlsomt. Japan har mistet Herredømmet i Stillehavet — og dermed tabt Krigen!

V. K. Sørensen.

»Den danske Flotille i Sverige«

DA de tyske Horder Søndag d. 29. August 1943 om Morgenen Klokken 4 brød ind paa Holmen, var Orlogskaptajn Johannes Jegstrup Chef for Søværnets Kystbevogtning paa „Lynetten“. Her ud til naaede Tyskerne ikke at komme saa tidligt, og efter at Flaadens ved Holmen liggende Skibe var blevet sprængt, sænket, brændt eller paa anden Maade ødelagt af Flaadens egne Folk, afgik Orlogskaptajnen Klokken ca. 4,30 fra „Lynetten“ med Kystbevogtningskutteren „K 13“. Han medtog Kaptajnløjtnanterne Jørgen Lolle og Børge Rasmussen, Søløjtnant H. C. H. Sørensen, der var Kutterens Fører, samt Besætningen, der bestod af Fartøjets civile Ejer og 3 værnepligtige. „K 13“ stod gennem Lynetteløbet Syd om Middegrundsfortet over til svensk Søterritorium.

Paa Vejen observeredes tyske Skibe, men paa Grund af Mørket og det regnfulde og stormende Vejr blev Kutteren ikke opdaget og naaede ind til Malmø ved 7-Tiden, hvor de Danske blev mere end venligt modtaget af de svenske Marinemyndigheder.

I Dagens Løb indkom desuden til Malmø og Landskrona flere Bevogtningsfartøjer samt en Ministryger fra Mariager, og Dagen efter kom fra henholdsvis Agersø og Rudkøbing 2 Ministrygere ind til Trelleborg. Samme Dag — den 30. — rejste Orlogskaptajn Jegstrup, der var Flotillens ældste Officer, til Landskrona, hvortil Torpedobaaden „Havkatten“, Kaptajnløjtnant Poul Würtz, var ankommet. Her blev det besluttet, at alle de danske Skibe skulde samles i Karlskrona, og om Aftenen efter Mørkets Frembrud afgik „Havkatten“, Ministrygeren „M 7“ og Bevogtningskutterne „K 3“, „K 6“, „K 8“, „K 12“ og „K 15“ Syd i, eskorteret af svenske Bevogtningsfartøjer. Ud for Malmø stødte Fartøjerne herfra til — det var Bevogtningskutterne „K 10“, „K 11“, „K 13“ og „K 17“. Styrken stod videre Syd paa gennem Falsterbo Kanal, og ved Udsejlingen i Østersøen næste Morgen ankom 3 svenske Tor-

Danske Orlogsgaster paa Kartoffeloptagnings- og Skovarbejde.

Ved Gustav Kragh



Lejrens Hytte med det danske Orlogsflag vajende over Gavlen.

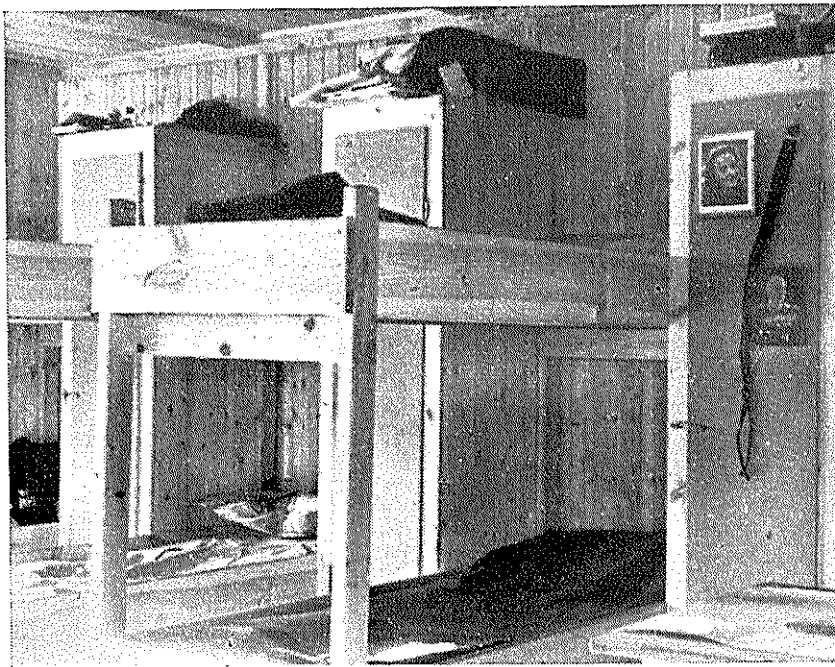
pedojagere, der sammen med en Gruppe Luftjagere eskorterede Flotillen paa svensk Territorium op til Karlskrona, hvortil den naaede den 31. om Aften ca. Klokken 21,30.

Saa vel den svenske Marine som de svenske Myndigheder modtog de Danske elskværdigt og gæstfrit, og næste Dag, den 1. September, medte Jegstrup sig hos den kommanderende svenske Søofficer, Kontreadmiral, Grev Gösta Ehrensvärd, som meddelte ham, at man inctil videre vilde betragte de danske Orlogsfartøjer som værende paa „vanligt Orlogsbesök i Karlskrona“. Efter Aftale med Admiralen bestemtes det derefter, at de danske Skibe i Løbet af 14 Dage skulde desarmes som ved almindelig Kommandostrygning og deres Gods oplægges paa Magasiner i Land.

I Løbet af den 1. September ankom til Karlskrona de to Ministrygere „MS 1“ og „MS 9“ fra Trelleborg, samt roget senere Motorbaader „Fandango“, der var sejlet over med Flygtninge, og den danske Marines Drage

„Agnete“ fra Landskrona. —

Man gik nu i Gang med Afrigingen og fik i den bestemte Tid Skibe og Gods lagt op. Alle ønskede at rejse til England for derfra at tage Kampen op mod Tyskerne, men led en frygtelig Skuffelse, idet det blev meddelt, at der kun var ringe Udsigter til, at et saadant Ønske vilde blive opfyldt. Og saa var Spørgsmaalet: Hvad skal der gøres med Besætningerne? Det drejede sig om ialt 103 Mand, og Jegstrup mente, at det rigtigste var at skaffe dem Beskæftigelse, da det vilde være langt at foretrække frem for at forsøge paa at lade sig internere. Det at sidde og kikke bag Pigtraaden til Krigens Afslutning maaske langt ind i Fremtiden var en uhyggelig Tanke — saa var det af mange Aarsager langt bedre selv at tjære Penge til Opholdet ved at arbejde, hvorved de jo undgik at være Svenskerne til mere Byrde end nødvendigt. Efter Forhandling med den svenske Socialstyrelse og *Arbetsförmedling* bestemte Jegstrup derfor, at de danske Orlogsga-



Hytters Indre — en af Skibsscheferne har pyntet sit Skab med Familiebilleder og sit Skibs Vimpel.

ster skulde tage fat paa det Arbejde, de svenske Myndigheder vilde anviser dem. Dette meddelte Jegstrup det danske Gesandtskab i Stockholm, der nu havde erklæret sig uafhængigt af den nye Ledelse i Danmark.

Under Opholdet i Karlskrona gjorde der svenske Flaades Folk og de svenske Myndigheder alt for at hjælpe de Danske og var uhyre gæstfrie og forstaaende — det samme var Tilfældet med de i Karlskrona bosatte Danske, som blandt andet arrangerede en uforglemmelig Aften for Flotillens Besætninger inden Afrejsen fra Byen.

Klokken 16 den 14. September lod Jegstrup alle de danske Besætninger samle, og i æsende Regn blev saa under det sædvanlige Ceremoniel Flag og Vimpel strøget i alle Skibene. Paa Socialstyrelsens Foranledning var alle blevet klædt i civilt Tøj, hvorefter hele Styrken, undtagen 2 Officerer og 5 Mand, som blev tilbage for at føre Tilsyn med Skibene og Godset, afgik til forskelligt Arbejde.

En Del af det faguddannede danske Personal fik Arbejde paa forskellige Fabrikker og Skibsværfter, og med ca. 40 Mand drog Kaptajnløjtnant Lolle ud paa Kartoffeloptagning rundt om i Sydsverige. Hødet udførte dette uvante Arbejde saa godt, at det nød stor Tillid hos de svenske Arbejdsmyndigheder, der efterhaanden overdrog Lolle Tilsynet med andre Kartoffeloptagningsarbejder, som blev udført af Flygtninge fra andre Lande, blandt andet af Jugoslaver, samt af svenske Skolebørn. Da dette var udført til Svenskernes absolutte Tilfredshed, drog Kaptajnløjtnanten med sit Hold paa Skogsarbejde i Sydsverige.

Om dette Kartoffeloptagningsarbejde skriver Lolle i et Brev:

„Länsarbetsnämnden i Blekinge har den 14/9 43 etableret en Beredskabslejr i Norjeby, bestaaende af 40 Danskere. Lejren etableredes med det Formaal at udføre Kartoffelarbejde for at afhjælpe den store Mangel paa Arbejdskraft, der var ved at blive katastrofal ved

Kartoffeloptagning paa Eggen. Udover den danske Lejr oprettedes kort efter endnu 3 Lejre med Skoleungdom fra Karlskrona, Karlshamn og Sölvesborg i Alderen 13—18 Aar, ialt ca. 100 Mand — til yderligere Deltagelse i Kartoffeloptagningen. Arbejdet betaltes med Kr. 0,68 i Timen, saaledes at en Arbejder med 9 Timers Arbejdsdag høver Kr. 6,12 om Dagen. Kosten betaler Arbejderne selv, idet dog den svenske Stat yder et Kosttilskud paa Kr. 1,25 pr. Mand pr. Dag. Da der ikke arbejdes i Regnvejr, ligger Gennemsnitsfortjenesten pr. Uge paa ca. Kr. 30 Brutto. Belægningsforholdene er mindre gode, idet Pladsen er ringe, og der ikke forefindes Skabe til Anbringelse af Klæder, private Effekter m. m. Toilette udføres i fri Luft, da der mangler Vaskerum. Endvidere savnes et Plankeværk, saaledes at man uforstyrret kan foretage Afvaskning over hele Kroppen, men ved velvillig Assistance fra Länsarbetsnämnden i Blekinge er der nu truffet en Ordning, hvorefter Lejrdeltagerne afhentes hver Lørdag til Badning i Sölvesborg. Bepisningen foregaar i Norges Tinghus, der ogsaa anvendes til Opholdsstue og til Ekspedition for Lejren. Forholdene er gode her, og Kosten er fortrinlig.“

Kaptajnløjtnanten fortsætter senere i Brevet:

„Jeg er af Länsarbetsnämnden ansat som Arbejdsledare for den danske Lejr samt for en tilstødende Lejr, hvori der er anbragt 30 Deltagere af Skoleungdommen. En Del af de danske Lejrdeltagere har allerede paa nuværende Tidspunkt opnaaet fast Ansættelse inden for deres Specialfag saasom Landbrug, Maskin- og Skibbygningindustrien m. v. Naar Kartoffeloptagningen er afsluttet — om en god Uges Tid — fordeles Lejrens Medlemmer til Skovarbejde og eventuelt til Roeoptagning for senere Adgang til Skovarbejde.“

Kaptajnløjtnanten skriver endvidere, at Danskerne har opført sig godt og udført et saa fortrinligt Arbejde, at de respektive Landbrugere omtalte deres Arbejdspræstationer i meget rosende Udtryk. Ligeledes var den lokale Befolkning meget venligt stemt mod de Danske og udviste stor Gæstfrihed imod dem. Og Brevet slutter saa med følgende Linier:

„Kongens Fødselsdag fejredes med en Festmiddag, hvor jeg talte for Hans Majestæt. Bagefter blev der sunget Fædrelandssange, og en af Lejrdeltagerne underholdt os med danske Musikstykker paa et laant Klaver.

I Anledning af Fødselsdagen modtog Lejren fra Karlskronastyrkens gode Feer, Godejerinde Hellerström samt Jægermester Laub og Frue, 3 Lagkager og 2 Dannebrogslag.“

Orlogskaptajn Jegstrup drog med Resten af Styrken — 18 Officerer og 20 Menige samt de civile Kutterførere — op til Dalarne, hvor de, fordelt i 4 Skogförlägninger gik i Gang med Skovarbejdet. To af Lejrene laa Vest for Falun og to ca. 60 km Nord for Falun i Nærheden af Amungen Sjö. Hver Lejr havde som In-



Uden for Hytten: Søljtnanterne Bilde-Jensen og Nondal, Instruktør Norén, Orlogskaptajn Johs. Jegstrup, Kogerske Frk. Frida Tydsk, Kaptajnløjtnant B. Rasmussen, Søljtnanterne Barfoed, Rye-Hansen og Bang.

struktør en svensk Skovkyndig og til Madlavningen en Kogerske. I den af Lejrene ved *Amungen Sjö*, hvor Jegstrup og de øvrige Officerer opholdt sig, var Instruktøren, Norén, en ualmindelig flink og en knippeldygtig Mand, som alle var glade for. Og lige saa glade var de for Kogersken, den 19-aarige Frøken Frida Tydsk — et Efternavn, der gav Anledning til mange smaa fornøjelige Drillerier. Hun var en yderst sød og dygtig ung Kvinde, som ude i den mægtige, stille Skov forstod at fremrylle de herligste Maaltider.

Norén kendte alle Skovarbejdets Hemmeligheder, og det varede ikke længe, før de danske Befalingsmænd svang Økserne med Rutine til hans absolutte Tilfredshed. *Arbetsförmedlingens* Chef i Falun meddelte senere i et Interview, at af de Lejre, der sorterede under ham, var de to Lejre med danske Søofficerer blandt de bedste.

I Jegstrups Lejr indrettede man sig fuldstændig orlogsmæssigt, højste om Morgenens og nedhalte om Aftenen det danske Orlogsflag, som vaje de fra Flagstangen paa Hyttens Tag, ordnede det daglige Liv med bestemte Tider for Arbejde og Frihed, med Bakstørn, Rengøring, Tøjvask og Tøjfetersyn ganske som om Bord i et Skib. Arbejdet var et drøjt Job og haardt Slid, men et Arbejde, der udviklede Kræfterne og holdt Legemet i Vigueur. Derimod kneb det med noget andet — de mægtige Skoves tavse, store Ensomhed, hvor Træ stod ved Træ som en fast grøn Mur, og hvor man kun saa et lille Glimt af Himmelen over de uendelige Masser store Trækroner over sig til alle Sider, virkede knugende og

deprimerende paa de fleste, særlig de yngste. Det er ikke let at blive forvandlet fra Sømand til Skovmand! Men de strammede hinanden op, og Noréns muntre Morgenhilsen: „*Så står vi upp, Gutter!*“ samt Fridas venlige Smil og gode Mad, der altid stod rede, naar de trætte af Sliddet kom hjem fra Arbejdet, hjælp dem meget til at udholde Skovlivet. Ogsaa her blev Kongens Fødselsdag et stort Lyspunkt i Tilværelsen — Frida havde fremskaffet baade Chokolade og Lagkager, nydeligt smykket i danske Farver — Sang, Taler og Leve- raab rungede i den tyste Skov.

Og Tiden gik — det blev Vinter, men Skovarbejdet gik sin Gang trods Sne og Sjap, selv om Kulden af og til steg til 27 Grader Celcius. En af Officererne i Lejren skrev hjem i Januar Maaned 1945, da de fleste Lejrdeltagere var overgaaet til anden Tjeneste:

„I Skoven gaar det saa nogenlunde, men det maa jo indrømmes, at det er betydeligt surere nu, end det var i Efteraaret, for vi vader rundt i Sneen til Hofterne; det kan endda gaa, naar det fryser, for saa kan vi holde os tørre. Vi vil helst have en Temperatur paa mellem — 8 og — 20. Vi har været nede paa — 27, det var heller ikke saa rart, men det er dog bedre, end naar det tør. I disse Dage er her ikke saa godt at være, for Temperaturen holder sig omkring Nulpunktet. Nu, da vi kun er tre, har vi jo hverken Kogerske eller Instruktør, og det bevirker, at vi ikke har megen Tid til Raadighed, da vi lige kan blive klar til Klokkeren 8. Klokkeren 12 gaar en af os hjem fra Skoven og laver



Instruktør Norén forsøger at pynte paa Soløjtnant Nondals Krøller.

Kaffen, og saa kommer de andre to en halv Times Tid efter. Klokkeren 17 er det mørkt, men derfor er vi ikke færdige, for saa skal to Mand af Sted efter Posten og Provianten i Dalstuga. De er tidligst tilbage Klokkeren 21, for Vejen er ikke god mere, selv om der er kørt en Del med Slæde paa den. Naar man kommer hjem fra en saadan Tur, sover man nogenlunde roligt, til Vækkeuret kimer næste Morgen.

Den økonomiske Side af Sagen er der derimod ikke noget i Vejen med. Vi arbejder sammen alle tre og har 3 Rummeter lig 21 Kroner om Dagen foruden de Kr. 1,50 fra Arbejtsformidlingen. Vi lever for ca. 3 Kroner om Dagen pr. Mand, saa der bliver da Overskud. Humøret er der heller ikke noget i Vejen med; jeg synes da, vi er flittige, vi har ikke snydt en eneste Dag. Svenskerne var ogsaa svært imponeret af, at vi klarede den, da det var 27 Graders Kulde. Der var mange af Svenskerne, der blev hjemme. Helbredet er godt endnu, Jacobsen har faaet lidt Forfrysning i Fingerspidserne, men nu har han faaet et Par gamle Sokker i Arbejdshandskerne, da det ikke er til at opdrive et Par Uldvanter, saa nu gaar det godt. Vi havde nogle behagelige Dage i Rättvik, men Julestemning var der ikke meget af — de har en underlig Maade at fejre Jul paa herovre. Alt i alt kan det siges, at vi har det rigtigt godt, men vi kikker hver Dag efter Indkaldelsen, som vi jo gerne vil have i god Tid, saa vi kan faa Tid til at afvikle det hele!

Forinden ovennævnte Periode var Orlogskaptajn Jegstrup afgang fra Lejren til Stockholm for der at arbejde med Opgaver angaaende de militære Flygtninge i Sverige. Fra Foraaret 1944 blev efterhaanden de fleste af Officererne og Mandskabet kaldt hjem fra Lejrene til den saakaldte Politiförlägnung i Sofielund i Smaaland, hvor de begyndte at bygge Barakker og indrette Lejren, der rummede ca. 500 Mand. Efterhaanden blev Sofielundlejren for lille til de mange, der meldte sig som frivillige til den danske Brigade, hvorfor der

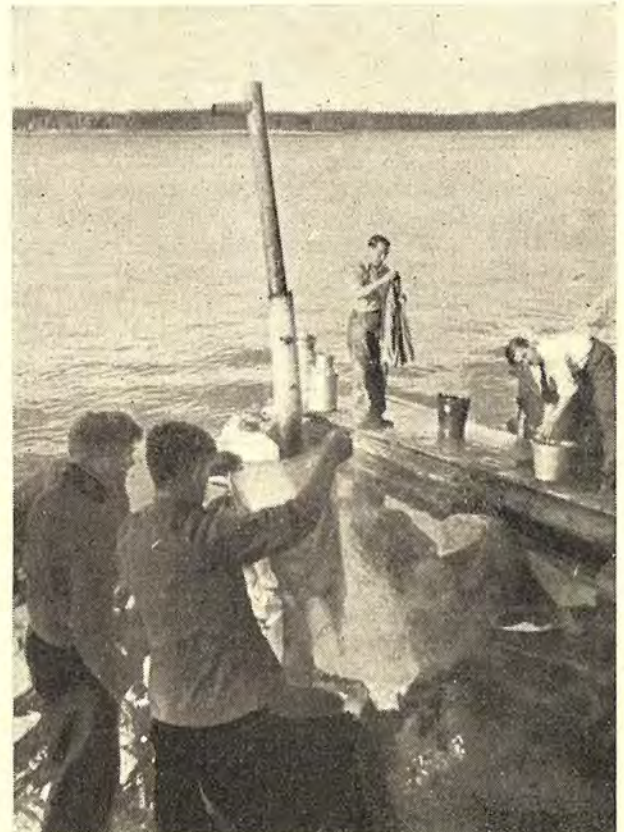
indrettedes andre Lejre i Mellemsverige ved Håtuna-holm. Efter Uddannelsen samlede de danske Orlogsgaster i Karlskrona, hvor de begyndte at tilrigge Skibene. Invasionen lod dog som bekendt vente paa sig, og derfor fortsatte saavel Befalingsmændene som de Menige med at modtage landmilitær Uddannelse og vedblev hermed, til de den 5. Maj 1945 drog til Danmark som Medlemmer af den danske Brigades Flotille.

I Begyndelsen af November 1944 blev Jegstrup sammen med Kaptajnløjtnant af Flaaden Kurt Ramberg, Oberstløjtnant Bjarkov og Kaptajn af Hæren Florian-Larsen sendt til Skotland med Luftfartøj fra Stockholm og rejste derfra til London, hvor de i Patriotic school blev udspurgt og undersøgt af de engelske Myndigheder — „et uforglemmeligt Ophold mellem Mænd af alle Nationer og Farver“, kalder Orlogskaptajnen det. Efter 3—4 Dages Ophold her blev Jegstrup saa knyttet til „Dansk Militærmission“, der var tilsluttet „S.H.A.E.F.'s Mission to Denmark“, hvor han arbejdede med Oplysninger om Forholdene her hjemme.

Til Slut fulgte Jegstrup med en Automobilkonvoj fra London den 9. Maj til Ostende, kørte derefter gennem Belgien, Holland og Tyskland til Danmark og ankom til København den 17. Maj.

Under Opholdet i Sverige var Rationeringen for de Danske den samme som for de svenske Statsborgere — tilstrækkelig, men, især for den tørre Kosts Vedkommende — lidt uvant med det meget Knækbrød og søde Sager i Stedet for det danske Rugbrød og det mere animalske Paalæg.

I England var Kød, Smør, Sukker, Te, Tøj, Sko og Strømper rationeret i ret smaa Portioner, medens der



Tøjvask og Tøjeftersyn — „Mon Uldtrojen nu er ordentlig ren?“



Soløjtnant Barfoed ved Skovarbejdet. Han er nok godt om i Ryggen inden Udskejning!

var rigeligt med Brød, Kaffe og Tobak, som ikke var rationeret — Cigarer fandtes ogsaa, men var dejligt dyre; en blot nogenlunde anstændig Cigar kostede let

10—15 sh. Derimod levede de danske Søofficerer herligt i „Den danske Klub“, der blev bestyret af Mr. Mortensen fra Køge — alle Danskeres gode Ven og Hjelper. Her fik man udmærket dansk Rugbrød, friskbagt af Bageren Grev Scheel, tillige Ejer af Restaurant „Wivex“ i Wigmore street — det gjorde stor Lykke!

Det gode Forhold og det udmærkede Arbejde, den danske Flaades Mænd har udvist og ydet i Sverige, tjener dem og deres Land til Ære og er af stor Betydning som et af de Baand, der knytter de nordiske Lande sammen i et broderligt Venskab.

Gustav Kragh.

En meget smuk Chanty-Bog

OSCAR JENSEN:

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES

med danske Variationer, Forklaringer og Neder

Indbunden i Shirting med Guldtryk

Nedsat til Kr. **3.75** Oprindelig Pris Kr. 7.50

Vikings Ekspedition, Gl. Mønt 39

Tlf. C. 9822 — Byen 8040 — København K.

Søofficer.

Ca. 15. August d. A. antages unge Mænd til Uddannelse til Søofficerer. For at kunne komme i Betragtning ved Antagelsen kræves det, at Ansøgeren har dansk Indfødsret, at han ikke før 1. Januar 1945 er fyldt 21 Aar, og at han har bestaaet enten

- 1) Studentereksamen (matematisk-naturvidenskabelig Retning)
- eller 2) Studentereksamen (sproglig Retning) samt yderligere
 - a. Adgangseksamen til „Polyteknisk Lærestanstalt“, Danmarks tekniske Højskole, eller
 - b. den Tillægsprøve, som giver sproglige Studenter Rettigheder som matematiske Studenter
- eller 3) en til Studentereksamen svarende Eksamen samt eventuelt en Tillægsprøve.

Ansøgninger skal indsendes senest 10. Juli til Søofficersskolen, hvorfra Anmeldelsesblanketter og iøvrigt alle Oplysninger kan faas ved skriftlig Henvendelse.

I hele Uddannelsesstiden erholdes gratis Undervisning, Kost, Logi, fuld Overmundering og Løn. For Undervisningsmateriel betales en mindre, aarlig Afgift.

SØOFFICERSSKOLEN

Holmen K.



KAP HORNS-GUT

(Fortsat fra forrige Nummer)

TYVENDE KAPITEL.

I blændende Sol — i Havblik med Dønninger som mægtige Sølvorspuder — hist og her med en op-højet Brokade af løsrevne Tangplanter, laa „Neptunus“ med daskende Sejl og klappende Lænseporte og rullede og kørte rundt om sig selv midt i Sydatlanten — omtrent ud for La Plata.

Kap Horns-Stormene var sejlet agterud. Rejsen var gaaet sty-gyende; men det skulde den ogsaa efter Styrmand Højs Forudsigelse, da Passagererne var gaaet fra Borde i Honolulu. Nu lod det imidlertid til, at hans Profeti ikke slog til længere, og han havde gaaet hele Formiddagen og givet ondt af sig og fløjtet efter Vind. Men der var til Trods for hans ihærdige Fløjten ikke kommet mere Vind end den, der var i Forvejen, og den var ret op og ned; det viste Røgen fra Kabyskors-
stenen tydeligt nok.

Af Ærgrelse havde Styrmand Høj slaaget en Streg over Føikenes Vaske- og Lappedag — Lørdagen — og gjort der til en Renselsesfest for Dækket i Stedet. Al den Tjære, Kap Horn ikke havde taget, skulde skures af, og trods bagende Sol og ophedede Dæksplanker kom Salmebagerne frem, og Folkene maatte paa Knæ og *holystone*.

Holystone — Salmebøger — saare betegnende Udtryk baade for Arbejdet og den firkantede Sandsten det udføres med. En mere bedrøvelig Melodi end den, Bedstebejsen satte Tempoet op efter, kan næppe tænkes; men det var ogsaa et opslidende Arbejde — navnlig for Dækket og Stenen.

Sejlmageren sad i Læ af sin Profession oppe paa Halvdækket — højt hævet over Skureriet. Men Tømmermanden var hævet endnu højere. Han kravlede omkring i Riggeren som en Edderkop i et Spindelvæv. Han smurte Skivgatter og Rakker, og hvad de nu hedder alle de Led, hvøri et Skibs bevægelige Rundholter drejer sig. Det var hans Lørdags-Eftermiddags-Fornøjelse, uanset om det var Lappedag eller ikke.

Andenstyrmand gik selv og bløtde Dækket og smurte det med Lud. Bedstebejsen græd for; de andre Rapper kvædede med, og jo mere Tiden nærmede sig Kaffe, jo sørgeligere lød det.

Pludselig sang Tømmermanden ud oppe fra Stor-Bramraa:

„Dæk ohøj! Sejler tværs om Bagbord!“

Varskoet gjorde Virkning som en sjælden Opdagelse. Det var det første Sejl, „Neptunus“ havde mødt paa hele Hjemrejsen, og Bedstebejsen brød af midt i en uhyre Bændelorm af en Grædetone.

„Sejler!“ raabte han og slap Salmehøgen og rejste sig, og saa stod han og glanede ud over den blanke Havflade.

„Sejler!“ ekkoede det rundt omkring fra de andre, og Skureriet gik i Staa.

„Kaffe!“ varskoede Erik, og saa kunde de selv om, hvad de vilde.

Kaptajn Steffen stod med den lange Skydekikkert for Øjet, da Erik kom op paa Halvdækket.

„Nej, om jeg kan finde nogen Sejler,“ sagde han og sænkede Kikkerten og viskede en Taare bort fra Kinden. „Man bliver fjollet af at se mod den Sol.“ — Han rakte Erik Kikkerten. „Prøv De, Malm. De har yngre Øjne end jeg.“

Tomme for Tomme drejede Erik Sigtet langs den vestlige Synskreds, heller ikke han fandt noget, der berettigede Tømmermandens Varsko. Saa tog han Kikkerten paa Nakken som en anden Skyder og entrede op ad Storvantet.

„Kan De se noget!“ raabte Kaptajn Steffen, da Erik var naaet op paa Bramraaen.

Men Erik var for optaget til straks at svare. Han havde rettet Kikkerten ind og stirrede og stirrede uafbrudt uden at tage den fra Øjet, og først efter at Kaptajn Steffen flere Gange havde gentaget sit Spørgsmaal, skød han Røret sammen.

„Det er ingen Sejler!“ prajede han ned. „Det er en Baad!“

Saa entrede han til Dæks.

„Er De sikker paa det, Malm?“ spurgte Kaptajn Steffen, da Erik jumpede fra Sprydtræet og ned paa Dækket.

„Aldeles bestemt! Det er en Baad med en Mast eller en rejst Aare med en Klud paa Enden. Jeg tror, den er højst to Sømil borte. Hvad skal vi?“

Kaptajn Steffen lod Blikket glide langs Horisonten — og over Himlen — hen over den blanke, gyngende Havflade og tilbage til Himlen igen.

„Pokker til Stille,“ udbrød han med en Mine, der var lige saa intetsigende som baade Himmel og Hav. Saa gik han ind i Bestiklukafet og læste Barometret af, men kom straks ud igen.

„Pur alle Mand ud, Styrmand Malm, Gør Storbaaden klar.“

De faa, som havde foretrukket „Madam Brun“, fik Sprøjtet i den gale Hals, da Erik slyngede sin Kommando ind gennem Lukafdøren. Hvad var Meningen? Kunde de nu ikke en Gang faa Lov til at drikke Kaffe i Fred? Gid Fanden havde baade Tømmermanden og hans Sejler! De var alle rørende enige om, at Vrøvl

skulde der til; men de var lige saa enige om, at det var bedst at komme paa Dækket i en Hurtighed.

Styrmand Høj var ogsaa blevet rauset ud. Han var inderlig morgengnaven, endskønt det var midt paa Eftermiddagen.

„Bagbords Fokkebraser! — Styrbords Storbraser!“ brølede han forefter.

Mænnen sprang som Græshopper, og Stor- og Fokkeræa blev braset i en spids Vindel. Styrmand Høj vilde have Baadtaljer op. Og Tømmermanden og Sejlmageren, der havde hentet Taljerne, fik af lutter Iver Løberne i en saadan Urede, at de ikke kunde hitte ud af dem.

„Nej, se nu! Se nu de to Bænkebidere!“ fnyste Styrmand Høj. „Se nu en Pærevælling, de staar og laver! Hvad jager I efter? Der er Tid nok!“

Erik var af en anden Mening.

„Tjæp nu, Dreng! Her op til Baaden med Jer. Kan I ikke faa Surringerne los med Fingrene, saa Knivene paa.“

Ingen gav sig Tid til at løse Surringerne, saa Knivene kom paa, og de var skarpe. Sytovene sprang over Klingerne, og i et Raus kørtes Baaden paa ret Køl skraat ud over Galgen, saa den hvilede med Agterstævnen paa Lønningen.

„Fangeline fast!“ varskoede Erik. „Og alle paa en Gang — Nu!“

Og tju, saa fløj Baaden ud over Skibssiden og ramte Vandet som et kløvende Øksehug. Og Tømmermanden og Sejlmageren slap af Forbavselse Taljerne og løb hen og kikkede udenbords, om den ogsaa flød.

„Saa tager De seks Mand med, Styrmand Malm,“ ordrede Kaptajnen. „Men De skal ikke tage den anden Baad med tilbage, blot se om der er noget i den — og hvor den hører hjemme, hvis det staar paa den.“

„Hvad betænker I Jer paa,“ buldrede Styrmand Høj oppe paa Løbebroen, da Folkene blev staaende og betragtede den bortroende Baad. „Har I aldrig set saadan en før? Se at komme i Gang igen. Det vilde være rart, om I kunde faa disse Taljer op, inden Baaden kommer tilbage. Og saa kan Frivagten godt gaa til Køjs. I andre muler paa Dækket igen.“

Saa kom Salmehøgerne i Gang igen. Men Frivagten gik til Vejrs i Stedet for at gaa til Køjs; de kunde alligevel ikke sove for Spænding. Og Spændingen voksede, da Storbaaden med de seks plaskende Aarer omsider forsvandt af Syne som en Bille, der kravlede hen over Vandhøjene, og den steg mere og mere, eftersom Solen dalede.

Imidlertid kravlede Billen videre paa sine seks lange Ben, og først da Erik fra sin Plads ved Roret havde den mystiske Baad i Sigte, lod han Mandskabet puste ud.

De hvilede paa Aarerne. Erik rejste sig og stod længe og betragtede det mystiske Fartøj gennem Kikkerten.

„Det er en hvidmalet Baad,“ sagde han ligesom henvendt til sig selv, da han langt om længe sænkede Kikkerten og satte sig igen.

„Tror De, der er Folk i den?“ spurgte Manden ved Agteraaren interesseret.

„Tror Du, det er for Fornøjelse — eller af Nys-

gerrighed, vi gør os al den Ulejlighed,“ svarede Erik affejende.

Men Manden havde ikke nogen bestemt Tro, i hvert Fald talte han ikke højt om den. Han rejste sig som en tavs Demonstration og kravlede op paa Toften og gjorde sig lang, og Kammeraterne fulgte hans Eksempel; men de fik ikke mere Vished for det. Det eneste, de saa bevæge sig i den mystiske Baad, var en Trøje, der harg og daskede paa en rejst Aare.

„Sæt Jer!“ kommanderede Erik. „Er I saa endeklemte, saa Aarerne fat igen. — Ro væk!“

Ingen mukkede. De halede stiltiende ud, saa de mørkladde Hænder blev hvide over Knoerne, og de stønede og skævede længselsfuldt frem over Skuldrene for hvert Tag, mens Afstanden mellem Baadene mindskedes mere og mere.

Saa begyndte de pludselig alle paa en Gang at snøfte og skære Ansigt.

„Py—yh!“ kom det fra Manden ved den forreste Aare, og han holdt sig med den ene Haand for Næsen.

„Ve! roet,“ kommanderede Erik. „Tag mod Stød!“ Aarebladene fløj i Vejret — trip trap — og fremefter, og de skramlede indenbords som en Tønde Kartofler, der triller ned ad en Trappe.

Saa skurede Baadene imod hinanden, og der gik et Gys gernem Erik og Folkene. To stinkende Lig — det ene oven paa det andet, laa som en indfiltret Masse i Bunden af den fundne Skibsbaad, og rundt om den var Havfladen levende af seglformede Rygfimer.

„Sæt af!“ varskoede Erik, da han havde vænnet sig lidt til Synet. „Og plask de modbydelige Hajer bort.“

Saa sprang han selv over i den anden Baad og skilte de Døde fra hinanden; men han veg forfærdet tilbage. Han saa, at det underste Lig havde et gabende Saar i Brystet, og at alt Kødets manglede paa dets ene Arm.

„Store Gud!“ udbød han. — „Myrdet! — Ædt!“

Han blev grebet af Uhygge og Væmmelse og holdt et Øjeblik Hænderne skærmende for Øjnene. Saa vendte han sig mod det andet Lig, og han saa, det laa med Haanden knuget om en blodig Kniv, og han genkendte de afskyelige, forvredne Træk. Det var Russerfinnen Kaika.

Nu kunde Erik ikke mere. Han kaldte Folkene tilbage, og trods Kaptajn Steffens Ordre tog han Døningebaaden paa Slæb — med et Ligtog af Hajer i Kølvanctet.

Som en Kirke laa „Neptunus“ med sine himmelstræbende Sejltæerne midt i en Rundkreds af Hav. En Kabellængde borte flød en lille bundhugget Baad med to fastsurrede Lig og seks Stykker Ballastjern — Kisten. Og rundt omkring den — i Vandskorpen — vrimlede det af seglformede Rygfinner — Kækegaardens graadige Orme.

Tomme for Tomme sank Kisten i den vaade Grav, mens Scelen sendte sine sidste, luende Straaler op over Kirkegaardens Rand og forgyldte Taarnene og farvede de tavse Tilskuere hvide i Ansigterne.

Saa lukkede Graven sig, og Ormene forsvandt.

„Nemesis,“ sagde Styrmand Høj.

Dette var det eneste Ritual, der blev fremsagt ved den tragiske Begravelse, og det gjaldt kun Russerfinnen Kaika.

EN OG TYVENDE KAPITEL.

Junisølen skinnede paa Peter Malms Hus ved Havnen. Den hvidkalkede Facade lyste endnu hvidere end ellers og kastede de brændende Straaler tilbage — ud i Rummet, hvor de kom fra. Den havde fornylig faaet en Omgang med Hvidtekosten. I Vinduerne stod Pelargonier, røde, hvide og laksefarvede i fuldt Flor. Det var den første Sommer, nogen havde set Blomster i Peter Malms Vinduer.

Paa en Bænk i Skyggen af Husets Gavl — med en Baggrund af blomstrene Klematis, sad en ung Pige i en lys Sommerdragt og syede. Af og til lod hun Hænderne synke slapt ned i Skødet og sad saa som hensunken i Betragtning over det travle Liv ved Havnen og ude paa Søen. Det var Helga Parker — blomstrende som Højsommeren selv.

Forstødt fra sit Fædrenehjem for sin trofaste Kærligheds Skyld havde hun søgt Tilflugt hos der gamle, ensomme Sømand, og Peter Malm havde taget venligt imod hende i hendes Ulykke. Eriks Breve havde talt et tydeligt Sprog. Og da Helga saa betroede den gamle Sømand sig selv og sine Følelser, havde Peter Malm givet hende Plads ved sit Hjerte ved Siden af sin Dreng, og Helga havde fundet et nyt Hjem, hvor hun kun hørte godt om ham, der altid var blevet besudlet i det, hun havde forladt.

Tunge Skridt paa Vejen rev Helga ud af der Tankeverden, hun svævede i. Hun rejste sig. Hun kendte Peter Malm paa Gange, og da hun saa ham med Avisen i Haanden, og hvor optaget han var af at læse i den, ilede hun ham forventningsfuld i Møde.

„Se saa, lille Helga,“ sagde den Gamle glad og foldede Avisen sammen. „I Dag kommer der sikkert Brev. „Neptunus“ er ankommet til Liverpool for fire Dage siden.“

„Aa—aah, faar jeg Lov at se?“ bad Helga og rakte Haanden ud.

Peter Malm tog hendes Haand og stak Avisen i Lommer.

„Vent til vi kommer ind, saa skal jeg læse det for Dig. Det er en underlig Historie, Kaptajn Steffen beretter om i sin Rapport, og jeg er ikke sikker paa, at Du kan taale at høre den.“

Helga blegnede.

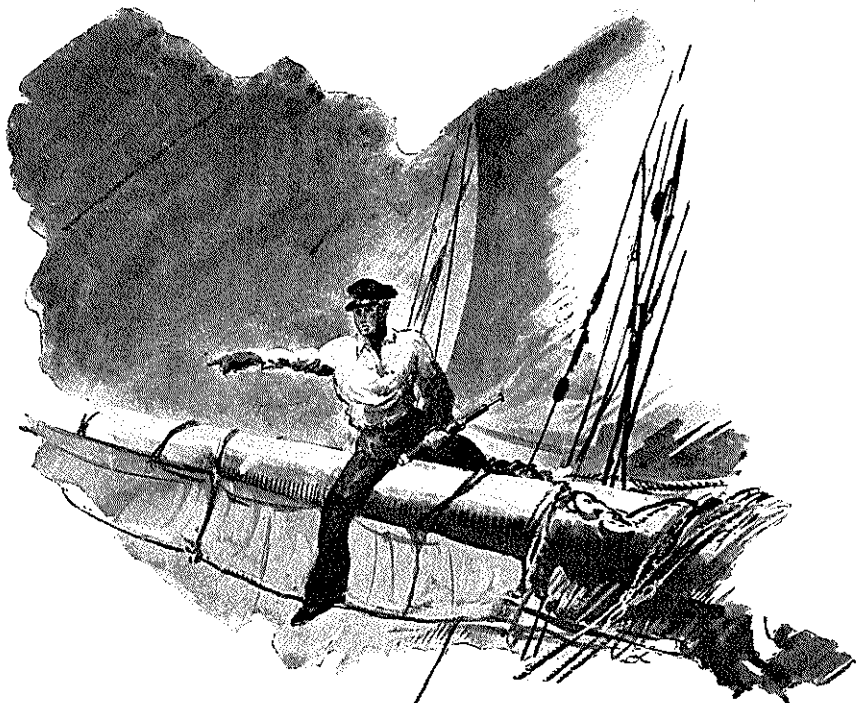
„Der er da vel ikke sket en Ulykke?“

Peter Malm besvarede Spørgsmaalet med et alvorligt Nik som dog straks efterfulgtes af en benægtende Rysten paa Hovedet.

„Ikke med Neptunus“ — bevares vel. Nej, det er Gud ske Lov noget, som ikke angaar os.“

Helga aandede lettet, og de fulgtes ad ind.

Det varede lidt, før Peter Malm fik sig sat til Rette i sin Lænestol og fik Avisen frem igen; og Helga var ved at fargaa af Utaalmodighed, mens han bladede og løb Overskrifterne igennem. — „Naa, her har vi det,“ kom det saa endelig fra ham. „Hør saa efter — altsaa.“



„Det er ingen Sejler!“ prajede han ned. „Det er en Baad!“

Saa læste han:

„Formodet Skibsforlis. Føreren af Fregatskibet „Neptunus“, Kaptajn Steffen, der den 23. ds. er ankommet til Liverpool, beretter, at han i Atlanterhavet paa 33° 15' Syd Bredder, 40° 22' Vest Længde har fundet en Skibsbaad, mærket „Pollux“ af Klitø —“

„Det er et af Fars Skibe,“ afbrød Helga.

„Stille,“ sagde Peter Malm. „Der er mere.“

Og nu læste han hele den udførlige Beretning til Ende, mens Helga sad i Spænding og lyttede.

„Det er grufuldt,“ udbrød hun, da den Gamle endelig tav. „Det er jo en Forbrydelse.“

„Alt taler for det,“ sagde Peter Malm. „Men meget taler ogsaa for, at Sult og Tørst og en bagende Sol først har drevet de to Stakler ud i Vanviddet. Man har hørt slikt før.“

Saa fortalte Peter Malm om lignende Tildragelser — om lange Rejser, og Helga fortalte om sit hidtidige Livs største Oplevelse — sin Rejse rundt om Jorden; den hun aldrig kunde blive træt af at tale om. Og de sad og passiarede, til det begyndte at skumre i Stuen, da de blev afbrudt ved en Banken paa Døren.

„Det er nok Posten,“ sagde Peter Malm. „Kom ind!“

„Erik!“ udbrød Helga, da Døren gik op.

„Helga! — lille Helga!“

Der gik et Brus af Jubel gennem den lavloftede Stue i det Øjeblik, de to kastede sig i hinandens Arme, og Peter Malm fik Taarer i Øjnene.

„Velkommen hjem, min Dreng — velkommen hjem!“ ønskede han med en Stemme, der dirrede af Bevægelse, og Kampen sluttede baade Erik og Helga i sin vældige Favn.

„God Aften!“ kom det henne fra Døren.

Helga rev sig løs.

„Onkel! — Du her!“

Saa styrtede hun Kaptajn Steffen om Halsen.

„Ja, det er saamænd mig, lille Helga,“ sagde Kap-

tajn Steffen, der i Ærbødighed for Gensynsglæden havde holdt sig tilbage. „Du er ikke den eneste, Din Far har forstået.“

„Jamen, hvorledes dog?“ udbrød Helga forbavset og slap Onkelen og saa ham ind i Øjnene.

Kaptajn Steffen trak paa Skuldrene.

„For gammel! — ha! Og Malm har han jo heller ikke Brug for mere. Men lad os ikke tale om det. Det ordner sig nok altsammen, naar jeg faar talt med ham personlig.“

Nu blev Lampen tændt, og Glædesølgerne gik højere i Peter Malms Hus end nogensinde før.

Det var sent, inden Helga og Erik gik hver til sit. Men Peter Malm og Kaptajn Steffen blev siddende hele Natten og talte sammen. Peter Malm havde meget at fortælle, nu han vidste, hvem han talte med, og hvad det gjaldt. Og den næste Dag laa hans Hus igen bade i Solskin; men Pelargonierne var sat i Pleje.

Som en stor Lunge laa Klitøen og buldnede ud og trak sig sammen ved Ebbe og Flod. Skibene kom og Skibene gik. Øen foled og fødte nye Styrmand. Havet tog sin Part og gav Fattigdom og Rigdom og Enker i Stedet, og Sladderer løb rundt med Syvmilestøvler. Saaledes havde Øen ligget i umindelige Tider, og saaledes vil den ligge, til Flodbølgen engang glemmer at trække sig tilbage. Det sker, naar Sladderer trækker sine Syvmilestøvler af.

Morgenfargen var ankommet med fuld Last. Øens Udraaber havde trommet Folk til Vinduer og Døre og havde sunget sin Morgensang om Kød og Fisk til billige Priser. Hver Gang, han efter sin skrevne Recept pligt skyldigst havde afliret sin Remse, gav han Trommen et ekstra Slag, og de nysgerrige Madammer stak Hovederne længere frem og fik et ekstra Vers: „Har De hørt det? Drømmeren er kommet tilbage med Konsulens Helga. De er taget ind paa Kroen — Bum!“ Og Rygtet ilede rundt og talte sandt, mens Kaptajn Steffen sad i Hytten paa Klitten og talte Alvor med Ole Vibe.

Konsul Parker tog køligt imod, da Kaptajn Steffen op ad Formiddagen indfandt sig i Villaen og bad om en Samtale. Uden at besvare Svogersens Forespørgsel om sin Søsters Befindende aabnede han Døren til sit Arbejdsværelse og slog opfordrende ud med Haanden.

„Det er vel angaaende Regnskabet, Du kommer?“

„Egentlig ikke,“ svarede Kaptajn Steffen og mønstrede Svogeren skarpt. „Jeg spurgte, hvorledes Juliane har det; men det hørte Du maaske ikke.“

„Tak! godt. Men jeg antager ikke, det er af Familiehensyn, jeg har Æren af Dit Besøg.“

„Egentlig heller ikke det,“ sagde Kaptajn Steffen uden at lade sig anfægte af Konsulens Overlegenhed. „Min Nærværelse her skyldes helt andre Grunde, som Du jo maaske nok kan tænke.“

„Vær'sgo', tag Plads,“ bød Konsulen. „Jeg er lutter Øre.“

„Saa tør jeg maaske udbede mig en nærmere Forklaring paa min Afsked fra Rederiets Tjeneste,“ sagde Kaptajn Steffen, idet han satte sig lige over for Konsulen. „At jeg skulde være blevet for gammel til at føre Skib er jo kun et tomt Paaskud for at skjule Din sande Grund.“

„Meget rigtigt,“ sagde Konsulen. „Jeg vilde skaane

Dig for at høre mir sande Mening. Mer naar Du selv afæsker mig den, ser jeg ikke, der er nogen Grund til at lægge Skjul paa den. Du vil vide, hvorfor jeg har taget Skibet fra Dig: Velan — det er, fordi Dine Rejser har været alt for lange. De har kun givet Under-skud. Og desuden har jeg ikke Brug for Folk, der modarbejder mine Interesser.“

„Jasaa,“ sagde Kaptajn Steffen. „Det er maaske ogsaa derfor, Du har jaget Din Datter bort?“

„Min Datter angaar ikke Dig!“ raabte Konsulen blodrød i Ansigtet og fløj op fra Stolen. „Og for Resten heller ikke mig mere. Hun har bragt Skam over mit Hus med sit Kæresteri med denne Styrmand Malm, og Du har opmuntret hende til det, endskønt Du vidste, det var mig imod. Jeg haaber nu, Du forstaar, at vi to er færdige med hinanden.“

„Hids Dig blot ikke op,“ sagde Kaptajn Steffen. „Du tager helt fejl. Kommer der Skam over Dit Hus, kommer den kun fra Dig. Du talte før om at skaane mig; men Du kan tro mig, om Du vil. Jeg siger Dig: Du har selv langt mere Skaansel behov, end Du aner.“

„Hvad mener Du?“ busede Konsulen ud, og Aarerne knyttede sig i Knuder ved hans Tindinger. „Det lyder næsten som en Trusel.“

„Det er dog langt fra, at jeg vil trøe Dig,“ sagde Kaptajn Steffen. „Jeg vil snarere give dig et godt Raad; i Fald Du da vil høre det.“

„Raad! — Hæ!“ vrængede Konsulen med isnende Foragt og kastede sig voldsomt ned i Stolen igen. „Jeg gad vide, hvad Du kan raade mig. Men kom kun frem med, hvad Du har paa Hjerte.“ — Han slyngede Benene over Kors. „Værsgo!“

Saa sad han og vippede med den ene Fod i Luften og kneb Læberne sammen, mens Kaptajn Steffen berettede om sit Besøg hos Peter Malm.

Pludselig satte Konsulen Foden haardt i Gulvet.

„Hvad angaar alt dette mig? Hvad er Din Hensigt med det? Først rotter Du Dig sammen med min egen Datter og denne Erik Malm imod mig — og nu med Faderen.“

„Du tager fejl igen,“ sagde Kaptajn Steffen. „Peter Malm er ikke Erik Malms Far.“

Konsulen studsede.

„Det forbavser Dig, ser jeg,“ fortsatte Kaptajn Steffen, da Svogeren forblev tavs. „Men det vil maaske forbavse Dig endnu mere, naar Du hører, hvem Din Datters Bejler er, og det skal Du faa at vide nu: Erik Malm er den Dreng, der blev født om Bord i Barken „Polaris“ en Stormnat under Kap Horn for seks og tyve Aar siden. Husker Du det?“

„Ja, jeg husker det. — Jeg husker det,“ hvislede Konsulen ud mellem de sammenbidte Tænder. „Og jeg glemmer aldrig Kaptajn Malm og hans Hustru. Hun var min Brud, før hun lærte ham at kende. Men han stjal hende fra mig — stjal hende med sit giatte Ansigt, og derfor hadede jeg ham, som jeg hader alt, hvad der hedder Malm.“

Konsulen tav. Han stønnede af Anstrengelse.

„Du hører, jeg er godt underrettet,“ sagde Kaptajn Steffen, efter at de en Stund havde siddet uden at sige noget. „Peter Malm har betroet mig meget — ogsaa om Dig — Ting, som ikke vilde gavne Dig, dersom de kom frem, og jeg tror, Du vilde staa Dig ved at lægge en Smule Baand paa dit Had.“

Konsulen havde en Stund siddet med Øjnene hæftede mod Gulvet. Nu rejste han med et Ryk Hovedet og sendte Svogeren et lynende Blik.

„Ser vi det! — Altsaa alligevel Trusler. Men tal Du kun ud. Jeg er mig ikke noget bevidst, som jeg behøver at skamme mig over, og jeg frygter hverken Dig eller Peter Malm.“

„Det behøver Du heller ikke,“ sagde Kaptajn Steffen. „Din Hustru er jo min Søster, og Peter Malm ønsker helst at glemme Dig. Tro ikke, at Erik Malms Forbindelse med Din Datter er efter hans Ønske. Men Peter Malm har en gammel Ven, Ole Vibe. Du husker vel ogsaa ham. Han var jo Din Styrmand, da Du forliste med „Polaris“. Ham har jeg ogsaa besøgt i Dag. Jeg havde Hilsen til ham fra Peter Malm. Og jeg siger Dig: Det er ham, Du skal tage Dig i Agt for.“

„Hæ!“ sagde Konsulen langt ned i Halsen. „Du har rigtig gjort Dig Ulejlighed.“

„Det skal Du ikke le haant ad,“ sagde Kaptajn Steffen. Den Ulejlighed, jeg har haft, kan maaske blive til Dit Bedste. Du kan ikke hade mere, end Ole Vibe hader Dig. Han mistede alt, hvad han ejede ved „Polaris“ Forlis. Det eneste, han bjærgede, var et fældende Bevis for, at Du sejlede Skuden paa Land med Forsæt; men han skjulte sin Viden, endskønt Du forsøgte at vælte Skylden for Strandingen over paa ham.“

„Du lyver!“ skreg Konsulen ude af sig selv, og hans Ansigt blev gult som Voks.

„Nej, jeg taler sandt,“ svarede Kaptajn Steffen, og han lagde Vægt i sine Ord. „Og jeg siger Dig endnu en Gang Vogt Dig for Ole Vibe. Han har endnu den Magnet, som Du anbragte under Styrekompasset tre Timer, før Strandingen fandt Sted. Han har vist mig den. „Polaris“ staar der stemplet i den. Efter hans Ud-sagn trak den Skuden fire Streger ud af Kursen.“

„Det er et Falsum!“ fnyste Konsulen. „Det er Op-spind og Løgn altsammen.“

„Det er ikke afgjort, at Øvrigheden vil faa den samme Opfattelse, dersom Ole Vibe angiver Dig. Peter Malm vil, hvor nødig han end gaar med til det, blive

nødsaget til at vidne. Han saa, Ole Vibe fandt Magneten under Styrekompasset.“

Der blev Stilhed i Værelset. Konsulen sad sammen-sunken i Stolen og stirrede stift ud i Luften. Saa faldt Væguret i Slag, og det gav et Sæt i ham. Han sprang op, greb sig med begge Hænder til Hovedet og begyndte at trave frem og tilbage i Værelset, mens han udstødte en Række uforstaaelige Lyde.

Pludselig standsede han foran Svogeren og betragtede ham forskende.

„Hvad vil Du mig? — Hvad er Din Hensigt?“

„Som jeg sagde Dig før — give Dig et godt Raad,“ svarede Kaptajn Steffen. „Ikke for Din egen Skyld; men jeg ønsker hverken min Søster eller Din Datter trukket med ned i Vanæren.“

Konsulen trak Vejret tungt, og der undslap ham et klagende Suk.

„Hvad vil Du da, jeg skal gøre?“ spurgte han, og hans Stemme lød tyk og grødet, som kom Ordene langt nede fra Svælget, og han kun med stort Besvær fik dem halet op.

„Der er kun ét, der kan afholde Ole Vibe fra at røbe, hvad han ved,“ sagde Kaptajn Steffen og rejste sig.

„Og det er?“ spurgte Konsulen febrilsk. „Og det er? — Herregud, Steffen, saa sig det dog.“

„Knyt hans gamle Vens Navn til Dit eget. Giv Erik Malm Din Datter.“ — — —

Hav og Strand gik i ét. En svag Luftning strøg ud fra Øen. Marehalmen hviskede mellem Klitterne og fortalte sælsomme Ting. Havet mumlede ude over Revlerne. Det sukkede i Strandkanten. Maanen havde bastet og bundet det med et glitrende Sølvbaand.

Nu og da gled en mørk Skykke hen over Maanestriben. Den kom nærmere Land — blev længere og længere og strakte sig tilsidst helt op mellem Klitterne. Det var Havmanden, der steg i Land.

Ole Vibe havde hevet sin Jerndjævel til Havs. — —
SLUT.

$\frac{A}{S}$ MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders

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.

„Jacob“

En af Marinens kendte Kvartermestre fortæller om sin illegale Tilværelse.

Ved Carl Østen

DEN TAAGE, der nødvendigvis under Okkupationen har dækket vore Helte i deres „illegale“ Arbejde, er nu lettet. Det er atter blevet Magsvejr med Solskin, hvis Straaler i Form af heroiske Beretninger om den Enkeltes eller hele Grupperes Indsats nu straalér klart fra Pressens frie Himmel og bringer lysende Bud til den vide Verden om Danskerne modige Indsats i Kampen mod den nu knækkede Verdens-Fjende Nr. 1, ikke mindst om, hvad vore brave Søfolk, det være sig Befalingsmænd eller Undergivne, Koffardi eller Marine, har udrettet. I nedenævnte Interview fortæller „Jacob“, en af Marinens kendte Kvartermestre, om sine Bedrifter, der hvad Efterretningstjenesten angaar, kan smykke sig med en Del af den Ros, som Montgomery gav den ved at sige, at den var „second to none“. Skulde der engang udkomme en Frihedskæmpernes „Blaa Bog“, vilde „Jacob“'s Data blive saa nogenlunde: „Spionleder og Sabotør. Ind i Marinen 1922 som frivillig Lærling. Dæks-officersassistent 1927. Udkommandoer og Tjenester: H. M. S. „Dannebrog“ 1928, Undervandsbaade 1932—38, Mærkevæsenet 1938—39, Mineuskadeliggørelse 1939—42, Toningstegner ved Søkortarkivet 1943, Styr-

mandseksamen ved „Københavns Navigationsskole“ 1944.“ —

— Hvordan kom Du ind i Undergrundsbevægelsen — spørger jeg.

— Der kom en Forespørgsel i 1943 til mig fra nogle Venner, om jeg ikke kunde skaffe nogle Mennesker, der var nødt til at flygte, til Sverige, hvorfor jeg søgte at faa opsnuset, hvem jeg kunde henvende mig til i den Anledning. De Forbindelser, jeg fik, kendte Skipperne paa Baade, fortrinsvis Paketter, der bl. a. afgik fra Dragør, Kastrup og Havnegade, og saaledes fik jeg skaffet 4 Personer til Sverige. Det var kun en ringe Begyndelse, som dog kom til at føre mig ind i meget andet senere hen. For det maatte være klart, at naar vi var inde i det med Sveriges-Ruten, vidste vi ogsaa om hinanden, at vi var Kammerater indenfor den „illegale“ Bevægelse, selvom vi af Sikkerhedshensyn ikke røbede vore Gerninger overfor hinanden. Kort Tid efter kom jeg ind i Spionagen, hvor min første Opgave var at opsnuse, hvordan man bedst kunde de faa fat paa de Radio-Sendere, der befandt sig paa „Københavns Navigationsskole“, en Opgave, der



„Jacob“.

ikke var særlig svær, eftersom jeg sammen med en Del andre Befalingsmænd fra Marinen for at udnytte den ufrivillige „Suspension“ læste til Styrmands-Eksamen paa Navigationsskolen. Senderne blev saa hentet af mine Kammerater, jeg selv kunde jo af Fare for at blive genkendt ikke saa godt være med i Kuppet. Senderne skulde selvfølgelig bruges til Kontakten med Udlandet, men om det blev med England eller Sverige eller begge Lænde, er jeg endnu i Dag ikke klar over. Men de er sikkert kommet til at virke paa bedste Maade i deres uundværlige Mission, og det gjaldt jo om indenfor Jet illegale Arbejde at vide saa lidt som muligt i visse Retninger.

Bekendtskabsringen udvidede sig stadig, jeg blev nu ført sammen med Kammerater, der havde haft med Sabotage at gøre. En skønne Dag fik jeg at vide, at en Mand vilde tale med mig om en vigtig Sag. Ved Mødet, der kom i Stand mellem os, spurgte han mig, om jeg havde Lyst til at arbejde med Spionage indenfor „Secret Service“. Det sagde jeg straks Ja til. Min første Opgave her var at søge etableret Forbindelse i forskellige Byer i Jylland med Personer, som jeg kendte, og som jeg kunde stole paa, og som skulde danne Traadene i det Spindelvæv, der nu skulde spindes i Jylland for Opnaelse af alle vigtige Oplysninger om Fjenden. Troppebevægelser, Tankspærringer, Flyvepladsernes Beliggenhed og Indretning, Radiopjelestationer, Antal og Kategorier af Soldater, Minespærringer til Lands og til Vands, Skibets Størrelse og Antal, kort sagt alt, hvad Fjenden havde af Anlæg, hans Gøren og Laßen. Naar jeg havde saa let ved at knytte saa mange Medarbejdere til mig, som jeg fik, skyldes det først og fremmest, at jeg havde faaet et udmærket Kendskab til disse gennem mit Ophold paa Vestkysten som Minør i 1940—42 og derfor vidste, at jeg helt og holdent kunde stole paa dem, og at de var deres farlige Stilling voksne. Til deres Arbejde hørte nemlig ogsaa Kortlægning af vigtige, militære Anlæg, Opgivelse af Telefonledningsforbindelserne til Hovedstationerne samt Anvisning paa, hvorledes disse bedst kunde saboteres. Genning mig, der hele Tiden var her i København, fik mine udmærkede jyske Kammerater de Direktiver at gaa efter, som jeg indenfor visse Retningslinier havde faaet af mine Foresatte. Denne Organisationsmaade var den bedste, for rejste jeg selv til Jylland og blev taget derovre, kunde en anden, da Arbejdet jo skulde hemmeligholdes mest muligt, ikke ryge ind og fortsætte med samme Effektivitet. Selvom Fyn egentlig laa uden for mit Omraade, havde jeg paa eget Initiativ paa et vist Tidspunkt samlet alt om den tyske Værnemagts Telefon-System paa hele Fyn. Beskrivelsen af det fyldte 8 tætskrevne Foliosider, som via Sverige kom til England. Saa mine Kammerater og jeg har sikkert kunnet smykke os med en Del af den Ros, som Montgomery hædrede den danske Efterretningstjeneste med at sige, at den var „second to none“.

— Hvorledes kom Du saa i Besiddelse af de i Jylland indhentede Oplysninger?

— Til at begynde med havde jeg en Mand som Mellemed, der rejste rundt i Jylland og besøgte de forskellige Spioner. Han blev en skønne Dag taget af Tyskerne, dog ikke paa dette Grundlag, idet Tyskerne ikke havde faaet opsnuset noget om hans Rejser for mig. — Men saa fandt jeg paa en ny og lettere

Udvej til at komme i Forbindelse med mine Medarbejdere i Jylland. Naar de i et bestemt københavnsk Dagblad paa en bestemt Dato saa en særlig Annonce, hvorom de i Forvejen var informeret, skulde de sende deres Oplysninger til det Billet-Nr., som Annoncen indeholdt, en Forsendelsesmaade af militære Hemmeligheder, der saa godt som var 100 0/0 sikker. Tyskerne opdagede den i hvert Fald ikke, ikke hos mig. For ikke at blive bebyrdet med Billetter fra almindelige Reflektanter, var Annoncerne affattet saaledes, at de ikke indbød til at indlægge Billet, f. Eks. „En rød Villa med sort Tegtag er til Salg — — —“ eller „50.000 Kr. søges til Udvidelse af Virksomhed. Sikkerhed i god Forretning — — —“ o. s. v. — En skønne Dag blev min Foresatte indenfor Spionagen taget i Helsingør, da han skulde hjælpe 2 franske Officere, der havde udspioneret Tyskerne i Belgien og Holland, til Sverige. Jeg stod saa uden Forbindelse med Centralledelsen i Sverige, og da jeg ikke kunde ligge stille af den Grund, søgte jeg efter andre Forbindelser, hvorfor jeg kom ind med „Polakken“, ogsaa kaldet „Skipperen“, der var den herværende Leder og Repræsentant for den polske Eksilregering i London. Han var paa det Tidspunkt kommet i Besiddelse af nogle Tegninger af Tyskernes hemmelige Vaaben „V 2“. Da det vilde være katastrofalt, hvis de under deres hemmelige Forsendelse til Sverige skulde gaa tabt, vilde man have dem affotograferet. Til alt Held havde jeg Forbindelse med den Mand, der havde et specielt Foto-Anlæg til den Slags, og hvis Arbejde allerede fra første Færd ikke var kendt af Offentligheden. Mærkeligt nok, at Tyskerne aldrig fik Kig paa den Mand, for Special-Anlægget er det eneste, de har solgt her til Landet „V 2“-Tegningerne blev saa fotograferet i 300 smaa Film, „Smaabilleder“, og sammen med en Beskrivelse i Brevkode pr. Hurtigbaad sendt til Sverige og derfra til England. Samme Vej gik bl. a. forskellige Original-Tegninger, som Desertører havde skaffet mig af Tankspærringerne ved Aggersund.

— Hvordan med „Skydere“? Dem har Du jo ogsaa været ude efter?

— Da vi ikke havde Vaaben nok til Selvforsvar og til Sabotage, maatte vi jo skaffe nogle, hvilket jo kunde gøres ved at afvæbne dem, der havde nogen. Disse Aktioner planlagdes ved vore Møder, som vi sjældent holdt paa Restauranter og Caféeer, hvorimod vi ofte mødtes paa Gaden og gik en Tur sammen for at sludre om det. Ofte mødtes vi paa Soldaterhjemmet i Frederiksholms Kanal, hvis Leder var os meget imødekommende, selv om han vist ikke rigtig vidste, hvorfor vi kom der saa ofte. Det første Vaabenkup, jeg var med til, foretog vi i Sommeren 1944. Det var rettet mod Vagterne ved Købmagergades Posthus' Indgang i Løvstræde. En Aften ved 20-Tiden nærmede vi os Aastedet forklædt som Reservepostbude, og jeg bl. a. havde en rigtig Postsæk over Armen for at gøre det hele saa troværdigt som muligt. Vi var ialt en 6—7 Mand bevæbnede med Revolvere. De 2, der skulde holde Vagterne op, kom slentrende langsomt fra Købmagergade, vi fra den modsatte Side. Afvæbningen af Vagterne foregik i et Nu, hvorefter vi ilede ind i Vagtstuen og bemægtigede os de Karabiner og Revolvere med Ammunition, der fandtes der, og som vi puttede ned i Postsækken, jeg havde haft med. Vor

Udmarch derfra gik ganske roligt, som om vi havde været der i det lovlige Ærinde. Hele Aktionens havde kun taget 3 Minutter. Ude paa Gaden kom en Bil just kørende, det var selvfølgelig efter Aftale, vi hoppede op i den med vort Bytte, som vi bragte til et Pulterkammer.

— Det skulde vel ikke være til dit eget Pulterkammer, om jeg kender Dig ret?

— Det kan vi jo godt sige. Mit Pulterkammer, der fungerede som Magasin for Vaaben til Viderefordeling, vilde sikkert have været en Lækkerbidsken for Gestapo, eftersom der til Tider fandtes 20—25 Vaaben repræsenterende forskellige Typer lige fra Revolvere og Karabiner til Maskinpistoler og Rekylgøveværer. Vi bragte dem op ad Hovedtrappen og ned ad Køkken-trappen, som Regel ved højlys Dag, det var mindst farligt. Min egen Revolver anbragte jeg om Natten i Fyrrummet, idet jeg saa vidt muligt har sørget for at holde min Lejlighed kemisk fri for illegale Ting om Natten, det Tidspunkt, som Tyskerne hovedsagelig anvendte til deres Razziaer. Men i hele min „illegale“ Færd maa Heldet have været med mig, for jeg maa sige, at jeg ikke har passet særligt paa! — Lige efter Generalstrejken ifjor kom mit Hjem til at danne Rammen om Demonstrationer af Vaaben, Sprængstoffers Anvendelse samt hvorledes man udfører Sabotage. Alle disse Demonstrationer hvilede paa Lærebøger fra England, som var blevet smidt ned med Faldskærm. Sprængstof opbevarede jeg dog ikke, den ringe Mængde, der kom til Undervisningsbrug, fik jeg fra særlige Depoter her i Byen. Demonstrationer af Vaaben er jo ikke helt lydløse, jeg er ikke helt sikker paa, at Forbipasserende paa Trappen udenfor ikke har kunnet opfange Lyden af Hane- og Laase-Smældene.

— Disse Lyde vilde jo have været sød Musik for Gestapo og Hipo. Havde I ikke truffet Sikkerhedsforanstaltninger af nogen Art?

— Ikke Spor. Der var ikke noget med Skildvagter. Naar min daværende Gruppe paa 10—12 Mand kom hos mig, gik den ene Halvdel ad Hovedtrappen og den anden ad Køkken-trappen for ikke at vække for megen Opsigt. Det var faktisk den eneste Sikkerhedsregel, vi foretog. Naar Vaabnene skulde bringes fra mit Pulterkammer ud til Sydhavnen til Skibe, hvis Redere naturligvis var indviet heri, transporteredes de som oftest paa 2- eller 3-hjulede Cykler med Lad, som enten vi selv kørte eller lod køre af lejet Bud. Kasserne, hed det sig, indeholdt da Maskindele, hvad der jo ikke var megen Løgn i. Men oftest hændte det, at vi bragte Vaabnene derud paa egne Cykler paa en ganske fræk Facon, idet vi ikke alene havde nogle paa Bagagebæren, men ogsaa nogle under Armen eller fastbundet til Styret. I saadanne Tilfælde vilde det jo ikke have været saa godt, om vi var stødt paa en Razzia-Kæde, men alting endte altsaa godt. Frækhed belønnes, siger man

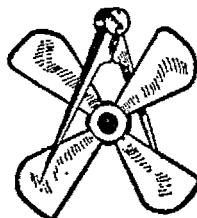
— Kom Du aldrig ud for en eneste Razzia?

— Det hændte for mig et Par Gange som for saa mange andre. Men Lykken stod mig bi. En Aften sidste Vinter ved 21-Tiden, da jeg kørte gennem Gothersgade med Vaaben bagpaa min Cykel, saa jeg pludselig foran mig en tysk Patrulje, som var i Færd med at undersøge Fodgængere og Cyklister. Jeg var paa Grund af Mørket kommet saa tæt ind paa dem, at det vilde være haabløst at vende om. Der var derfor ikke andet

at gøre end at være fræk og køre lige gennem deres Kæde, som om jeg var tabu for den Slags, og det lykkedes mig virkelig. Næste Gang, det var en rum Tid efter, hvor nogle af mine Kammerater var taget af Gestapo i deres Hjem efter en Razzia, var jeg fra et Møde med Resten af Gruppen i en Kælder under et af vore Stormagasiner paa Vej hjem, da jeg udfør Vesterport blev stoppet af en tysk Patrulje, som pludselig styrtede frem fra deres Skjul i en Gadedør. De undersøgte mig fra Top til Taa og følte paa mine Lommer, hvorefter jeg fik Lov til at køre videre. Underligt nok havde de ogsaa følt paa den Bukselomme, jeg havde fuld af Patroner, uden at de opdagede, hvad det egentlig var. Som vel efterhaanden kendt af de fleste havde man indenfor Undergrundsbevægelsen jo som Regel ikke Vaaben paa sig, uden naar man skulde ud paa Aktion.

— Hvad med Sabotage-Handlinger? — Du nævnte før Sabotage?

— Jeg tilstaar blankt, at jeg har været med til adskillige. En af de større, Sabotagen mod Langebro, som jeg var blevet udset til at udføre, kan jeg desværre ikke notere paa min Konto. Ærgerligt nok blev det ikke mig, der kom til at dreje Tyskerne denne Knap. Jeg havde fra Frihedsraadet gennem mit Forbindelsesled faaet Ordre til, at min Gruppe skulde sørge for, at Langebro blev sprængt. Broen hørte saa givet til mit Distrikt, eftersom Sydhavnen var mit Omraade. Jeg gik saa op til Bropersonalet, som jeg kendte, en Eftermiddag ved 4-Tiden for at forberede dem og for at faa at vide, hvor Bromekanismens mest saarbare Punkt var, altsaa det, der vilde tage længst Tid at faa repareret. Det viste sig at være Hovedakslen, som det var min Agt at sprænge med en Ladning i Forbindelse med en tidsindstillet Sprængblyant, saaledes at Personalet kunde faa Tid til at fjerne sig forinden. Klart nok var Brofolkene imidlertid bange for, at Tyskerne efter Bromaskineriets Ødelæggelse vilde foretage Repressalier overfor dem, hvorfor de insisterede paa, at de alle maatte bringes i Sikkerhed i Sverige snarest muligt. Da jeg ikke paa det Tidspunkt kunde love, at de kunde komme over allesammen, maatte jeg først sætte mig i Forbindelse med mit Forbindelsesled til Frihedsraadet, hvorfor jeg lovede Broens Maskinmester, at jeg vilde ringe Besked, saasnart jeg havde faaet garanteret Sikkerhed for, at Overførslen til Sverige kunde finde Sted. Ved halvsyv Tiden ringer jeg



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)

til Maskinmesteren for at sige, at det er i Orden, og at det, vi havde talt om, vilde finde Sted den næste Morgen, altsaa Sprængningen. Saa sker det, at Brodækket bliver sprængt en halv Times Tid efter af „Bofæ-Gruppen“. At det blev dem, der kom til at udføre Aktionen, har jeg ikke rigtigt forstaaet endnu. Jeg kom altsaa ikke til at høste Lønnen af mit Forarbejde med at lave Tegninger af Broen og dens Maskinhus. Det eneste Job, jeg fik i Forbindelse med Langebro, var, at vi i min Gruppe afvæbnede Broens tyske Vagtposter et Par Dage efter Kapitulationen.

— Var det udelukkende Marinefolk, Du havde i din Gruppe, Distrikt 1?

— Det var det til at begynde med. Kort efter 29. Aug. 1943, da Marinen begyndte at danne „illegale“ Grupper, blev jeg valgt til Leder af en Gruppe, der udelukkende dannedes af Kvartermestre, og der talte en 50 Mand. Efterhaanden voksede Gruppen, særligt paa Grund af, at Officerer fra de i Sydhavnen oplagte Skibe samt Personalet fra Lange- og Knippels-Bro sluttede sig til dem, saaledes at den ved Kapitulationen talte ca. 260 Mand, hvoraf Størsteparten havde Vaaben. Vår Hovedopgave var at forsvare de i Sydhavnen oplagte Skibe mod Overgreb fra tysk Side, for Eksempel forsvare dem ved tysk Angreb eller, hvis Tyskerne skulde have bemægtiget sig dem, da sænke dem ved Sprængninger. Med dette for Øje var kraftige Sprængladninger anbragt i For- og Agter-Lasterne, som i paakrævede Tilfælde kunde sætter i Forbindelse med tidsindstillede Sprængblyanter. Alle de oplagte Skibe i Sydhavnen blev, i sidste Instans takket være Sabotagen paa Langebro, bevaret intakte. „Ø. K.“ havde som bekendt Størsteparten, godt en halv Snes Stykker, der rundt regnet værdimæssigt set staar i over 100 Mill. Kr.

— Det var jo jer, der havde Vaabenlager i „Dannebrog“?

— Ja, vi havde faaet den Idé, at „Dannebrog“s Vandtanke vilde være glimrende Skjulesteder til vore Vaaben, som vi roede derover fra Priors Plads om Dagen. Jeg haaber, at Hans Majestæt har tilgivet os vor Handling paa egen Haand, det var jo for ham og Danmark, at vi vilde kæmpe.

— Hvad lød dit falske Legitimationskort paa?

— Paa Elof Johansen, Assistent. Det var nemlig en af mine Kammerater i Marinen, som befandt sig i Sikkerhed i Sverige. Det anskaffede jeg mig først, da jeg var eftersøgt af Gestapo, som havde faaet den før-omtalte Lejer, der blev paagrebet i Helsingør, til at rykke ud med mit rigtige Navn. Omgaaende fik jeg et Praj fra en Dame, der var ansat i „Shellhuset“, gennem en af mine Kammerater om, at jeg var eftersøgt, og saa var det hurtigst muligt om at komme hjem fra helt og holdent. Hidtil havde jeg ikke sovet i mit Hjem om Natten, men opholdt mig hos forskellige Bekendte. Den 19. Febr. i Aar Kl. 23 kom Gestapo til min Bopæl, vel for at snakke lidt med mig om Tingene. Jeg var jo allerede fløjet, men min Kone opholdt sig netop ovenover paa 3die Sal hos nogle af vore Bekendte. Hun skulde selvfølgelig nok holde sig borte, saa længe Aktionen stod paa. Det viste sig bagefter, at de havde nøjedes med at sprænge Køkkendører for at komme ind og at have gennemrodet hele Lejligheden. De kom ikke siden. Bagefter fik jeg at

vide, at de vilde snakke med mig om Spionage, illegale Transporter til Sverige samt om Sabotage og Sabotagegrupper. Som Dæknavn anvendte jeg „Jacob“, det Navn, jeg har ombord blandt mine Kammerater.

— Anlagde Du som saa mange andre ogsaa Skæg efter Gestapos Besøg eller gjorde dig ukendelig paa anden Maade?

— Ikke i nogen Maade. Jeg tog Chansen. Kun skiftede jeg Tøj et Par Gange om Dagen, navnlig Frakker, med eller uden Bælte. Det var jo kun Smaating, men det kan betyde meget alligevel i et Signalement.

— Hvad har I i Gruppen lavet efter Kapitulationen?

— Besat Kløvermarken, hvor Tyskerne havde deres Radiostation, Strickers Batteri samt haft Vagt- og Patrulje-Tjeneste paa Holmen og meget andet.

— Nu er det hele altsaa lykkeligt overstaaet. Var Spændingen en Nydelse?

— Oprigtigt talt ja. Det var en dejlig Tid, hvor man virkelig fik Lov til at virke for sit Fædreland, og hvor man fik Brug for det, man har lært paa de maritime Skoler. Og saa har man jo ikke gaaet og hævet sin Løn uden at have gjort noget Gavn for den. Nu er det spændende overstaaet, nu er der ikke andet tilbage end at give sig til at sprænge Miner igen. Det bliver en blid Overgang. Men jeg tror, at Minesprængningsarbejdet har hærdet mig og faaet mig til at foragte Frygten.

— Tænkte Du nogensinde paa, hvad der vilde ske Dig, hvis Gestapo fik fat paa Dig?

— Til daglig ikke. Men jeg havde lagt Planer om, hvad jeg vilde røbe. Det skulde kun være ubetydeligt Ting, som kun kunde skade andre lidt og gavne Tyskerne endnu mindre. Men maaske den Viljestyrke, man tror at være i Besiddelse af til at holde tæt, alligevel vilde blive knækket under Tyskernes umenneskelige Tortur. Den var der jo mange, der fik knækket. Jeg kom heldigvis ikke ud for denne Prøvelse.

Klokken har nu naaet det Slæt, som var termineret mig for min Samtale med „Jacob“, der iøvrigt er min gode Ven fra min Tid i Marinen. Han maa afsted, Tjenesten kalder. Tilbage i det smukke Hjem sidder foruden min Ringhed hans lille Kone, der baade har vidst og ikke vidst noget om sin Mands „Udflygt“, men i alt Fald har holdt sig tapper, bekæmpet sit kvindelige Frygtinstinkt samt været sin Mand en god Støtte i hans Frihedskamp. Nogle Bump fra Trappen forkynder, at den travle „Jacob“ har taget den i Firspring. Saa lyder en startende Motors Snerren, og kort efter piler en Auto med et foran Nummeret anbragt Anker ad Holmen til.

Husk at forny Deres Abonnement!

ODENSE MASKINISTSKOLE

Den 9. August paabegyndes nye Kursus som følger: **Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen** med Afslutning Juni/Julii 1946. **Dagkursus til Elektro-Installatørprøven for Maskinister** med Afslutning April 1946. Oplysninger om Undervisningsplanen m. m. faas ved Henvendelse til Skolen, Telf. 827.

FORSTANDEREN

Mindegudstjeneste

for Krigens Ofre paa Søen

I Holmens Kirke blev der Torsdag den 21. Juni Klokken 15,30 ved Marineministeriets og Ministeriet for Handel, Søfart og Industri's Initiativ afholdt en ualmindelig gribende og stemningsfuld Sørgehøjtidelighed, en Mindegudstjeneste for krigsforliste Søfarende.

Den enkle, men skønne Mindehøjtidelighed overværedes af Deres Majestæter Kongen og Dronningen, af Deres kongelige Højheder Kronprinsen og Kronprinsessen, af Prins Knud og Prinsesse Caroline Mathilde, Prins Axel, Prinsesse Margaretha og Prinsesse Thyra, som alle tog Plads paa højre Side i Koret. Lige over for, paa venstre Side, var de fremmede Diplomater placeret.

Kirken var overordentlig smukt pyntet med levende Lys, grønne Planter og et Væld af de skønneste Blomster — foran Alteret markerede et udbredt stort Dannebrog de afdødes Kister. Unge Søkadetter, mellem dem Prins Flemming, anviste de indbudte Gæster Plads i Kirken. Disse var naturligvis først de Krigsforlistes Efterladte — flere Hundrede sortklædte Enker, Forældre, Børn og Kærester — men desuden ogsaa en stor

Del militære og civile Embedsmænd, Politikere, Repræsentanter for de Søfarten tilknyttede Institutioner og Virksomheder.

Sømandspræst Fr. Eilschou Holm forrettede Altertjenesten, og Holmens Provst, Kgl. Konfessionarius, Dr. theol. Michael Neiiendam talte kort, men meget smukt og gribende fra Prædikestolen. Provsten begynte med at sige, at denne Gudstjeneste var de brudte Haabs Mindehøjtidelighed. Som en naturlig Følge af vort Lands geografiske Beliggenhed har det altid været nødvendigt for os Danske at overholde det gamle Bud *Navigare necesse est* — sejles maa der! Og sejlet blev der, men det kostede i disse Krigsaar 1370 danske Sømænd Livet. „Hvor kunde I Fremmede dog gøre dette!“ udbrød Provsten bevæget. De danske Sømænd var de første, som viste de Allierede, hvor Danmark stod!

Provsten indprentede de Efterladte at huske, at de Krigsforlistes Død ikke havde været forgæves, og bad dem under det Billede, de sikkert alle havde staaende af en Mand, en Fader, Søn eller Kæreste, altid at læse

(Fortsættes Side 27)



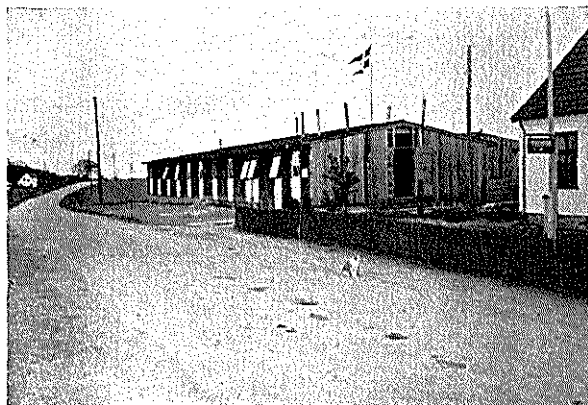
De kunde ogsaa paa

Landjorden

Af Otto Ludwig

SOM Soldat har man Pligt til at kæmpe, til Fjenden er ude af Landet, eller til man selv falder. Dette gælder ogsaa for en Marinesoldat, og det kommer heller ikke som en Overraskelse, at næsten hele Flaadens faste Personel genoptog Kampen efter den 29. August 1943.

Imidlertid har vel nok de fleste Mennesker faaet det Indtryk, at alt Arbejde „under Jorden“, hvori der



Sabotørskolen ved Sorø.

var Personel med fra Søværnet, blev ledet af Officerer. Dette er dog ikke helt rigtigt.

Det er derfor ikke for at tilegne sig en Helteglorie, at Søværnets Underofficerskorps fortæller lidt om sin Indsats. Faktisk taler de kun nødtigt om deres Bedrifter, fordi de ved, at de kun har gjort deres Pligt. Men det er nødvendigt, at Folk kommer væk fra den Idé, at et Værn kun bestaar af Officerer og Mandskab.

Soldaterhjemmet har aldrig været tomt.

Snart efter Frigivelsen fra Interneringen besluttede de fleste sig til at vise, at selv om Flaaden manglede Skibe, saa manglede den ikke Mænd. Den Del af Personellet, der boede i Provinsen, opdagede snart, hvad Gestapo vilde have givet meget for at vide, nemlig hvor de underjordiske Kræfter samlede, og snart var de næsten allesammen med i Frihedskampen.

Ogsaa Københavnerne brændte af Lyst til at være med, og her besluttede Foreningerne for de respektive Personelgrupper at organisere Modstanden. Stedet, hvor alle Planerne blev lagt for Fremtiden, er Materielgaarden i Frederiksholms Kanal, altsaa Grundtvighus' Soldaterhjem. Imidlertid bærer den gamle Bygning ikke kun Ansvar for Planerne. Der blev her ogsaa baade trykt illegale Skrifter og skjult engelske Faldskærmsjægere, til disse kunde blive sendt hjem igen for at fortsætte Kampen.

Saaledes vrirmede det altid med Soldater i Soldaterhjemmet, ogsaa efter det danske Militærs Ophævelse. Sommetider kunde Tyskerne have faaet en ganske god Fangst her ikke alene i Mennesker, men ogsaa i Ma-

teriel. I Garagerne stod et Par af Politiets Vogne efter den 19. September 1944, og baade før og efter denne Dato var der i Bygningen baade skjult Radiosendere og Vaaben.

Efterhaanden tog Organisationerne mere og mere faste Former, skønt man flere Gange maatte ligge stille, fordi flere af Medlemmerne blev taget af Tyskerne eller deres Haandlangere. Vaaben blev hentet og uddelt, og over hele Byen var Instruktionerne i Gang. Samtidig glemte man ikke Meddelelsestjenesten, idet Søværnets Radiopersonel, der bestaar af fast Mandskab, opretholdt Forbindelse baade med England og Rusland.

Rundt omkring i Præstegaarde, Værksteder, Redskabsskure og Forretningslokaler dukkede Kvartermestre, Underkvartermestre og Mather op med alle deres Instrumenter og Antenner. Det var et farligt Job at passe en illegal Sender, og desværre mistede Flaaden ogsaa en af disse Mænd, der blev taget ved sine Apparater og senere døde.

Trods stadige Huller i Geledderne gav man ikke op, men man udvidede Styrken ved ogsaa at optage civile Mennesker, der nu nød godt af Militærmændenes større Kendskab til Vaaben.

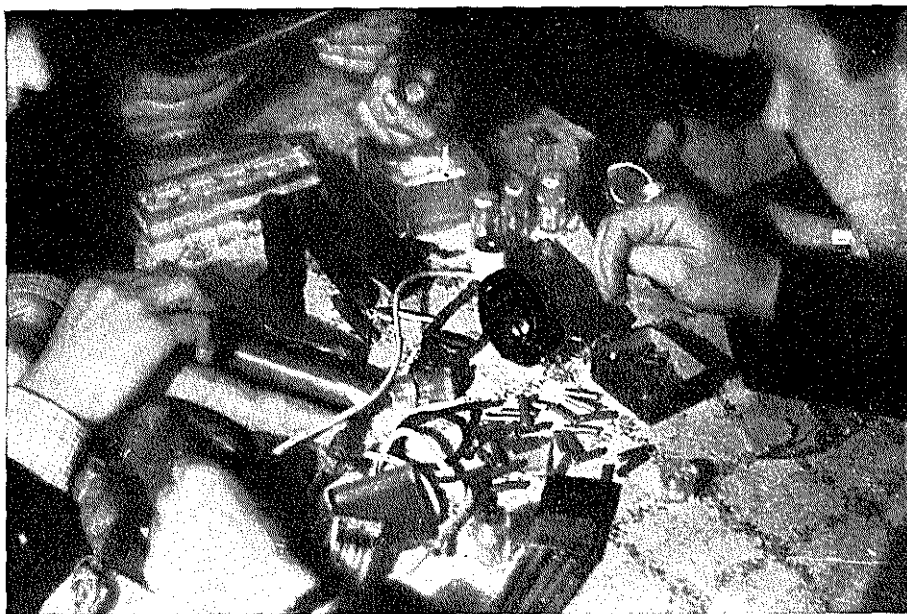
Camoufleret Partisanskole.

Det var ogsaa i Frederiksholms Kanal, at et Par af Befalingsmændene fik den Idé at fortsætte den afbrudte Militærundervisning med legemlig Træning, og hvad der ellers hører til en Soldats Uddannelse, næsten for Øjnene af Offentligheden.

Man startede en Lejr for Mathelever og Overkonstabelelever mellem Ringsted og Sorø. Lejrens Formaal var officielt, at Eleverne skulde paa Skovarbejde, hvad de ganske vist ogsaa sommetider var. Men Hovedformaalet var som sagt at styrke Elevernes Modstandskraft. Om Natten var Folkene paa deres Pladser for at modtage Vaaben, der kom fra Luften, og baade Nat og Dag udførtes der Kurertjeneste for Amtets Modstandsorganisation. Samtidig underviste man i Brug af Sprængstof og alle Slags Vaaben.

Da jeg spørger en af Lederne for Lejren, om han har noget særligt at fortælle, ryster han paa Hovedet, men jeg faar ham alligevel til at rykke ud med nogle Enkeltheder med det Forbehold, at jeg ikke nævner hans Navn.

Paa mit Spørgsmaal, om de nogensinde fik Lejlig-



Instruktion i Sprængstoffer.

hed til at narre Tyskerne, fortæller han smilende følgende Episode:

Engang holdt man Sprængstofinstruktion i Kælderen af et Skovløberhus, mens Tyskerne rendte rundt og holdt Øvelse udenfor. Dette rørte slet ikke Gutterne. De følte sig ligefrem mere sikre, naar de hørte Germanerne skyde derude i Skoven. Imidlertid blev de vel nok lidt forbavsede, da de bagefter opdagede, at flere af Soldaterne havde stillet deres Cykler lige oppe i Gaarden kun et Par Meter fra Sprængstoffet og dets Ejere.

Selv var Underkvartermesteren, der fortalte mig denne Oplevelse, engang endnu nærmere et Par Haandjern med tilhørende Billet til et Ophold under Prøjserpleje. Det var engang, han blev standset i Bil midt paa Landevejen. Det var en af de sædvanlige Razziaer, det gjaldt. Tyskerne visiterede baade ham og Bilen, men fandt intet, skønt der i Køretøjet laa flere værdifulde Papirer, og han selv havde en Revolver i Lommen.

„Hvordan klarede du egentlig den med Revolveren?“ spørger jeg. „Du blev jo kropsvisiteret, ikke?“

„Jo, men jeg havde Plusfours paa, og i dem stak Lommerne ret dybt.“

Underkvartermesteren understregede, at uden Elevernes modige Optræden, vilde man ikke være naaet ret langt i Lejren. Han nævner et Eks-

empel paa disse Gutters Haardførhed.

En Nat var et Par af Eleverne paa Vej ud til et Modtagested for Vaaben. Natten var mørk, men kold. Det blæste, og Temperaturen var under Nul. Pludselig falder den ene i en Mose, men det lykkes ham dog at redde sig op igen. Han ryster Vanøet lidt af sig og begiver sig videre til Bestemmelsesstedet, hvor han holder Vagt Resten af Natten.

Tilslidst gik det imidlertid galt, idet Schaiburgfolkene opsnusede noget om en Vaabentransport og derved overraskede nogle af Folkene paa fersk Gerning, hvorpaa de skyndte sig at omringe den ene af Lejrens Barakker. Her var de heldigvis ikke alle-

sammen hjemme, og Barakkens øverste Leder ilede til Telefonen og underrettede den anden Barak, der laa nogle Kilometer længere borte.

„Sjakalerne“ gennemsgøgte systematisk hele Huset, og det saa virkelig ud til, at de skulde lede forgæves, da en af dem pludselig fandt en engelsk Uniform. Dette gav Stødet til en større Undersøgelse, og Fangerne blev ført til Ringsted, hvor de blev mishandlet efter den sædvanlige Recept. Men ingen sagde et Ord.



Stage forhandler med Tyskerne om Overgivelse af Dagmarhus.

Eleverne holdt standhaftigt ud, til Underkvartermesteren gjorde Tegn til, at de skulde tale

Det hele endte med, at allesammen blev sendt først til Frøslev og senere til Neuengamme. Kun Underkvartermesteren blev holdt tilbage, da man mente, at han vidste endnu mere. Han slap først ud af Fængslet ved Kapitulationen og indtraadte straks i Rækkerne paa Ø. 8, hvor han blandt sine øvrige Kammerater saa alle dem, der var sluppet væk fra Lejren. Mest undrede det ham, at Manden, der ledede Ammunitionstransporten, der blev opdaget, ogsaa var sluppet væk.

Nogle Dage efter kom Folkene fra Tyskland og traadte straks i Arbejde sammen med Kammeraterne, hvis de da ikke var blevet saa svage, at de maatte holde Sengen.

Kommandanten paa Dagmarhus.

Oppe i Panckes Luksusværelse fik jeg en Sludder med en anden Underkvartermester, hvis borgerlige Navn er Stage Nielsen, men som har heddet en Masse andet. Saaledes er han af Folkene paa Tyskernes forhenværende Torturborg kun kendt som Svend Nielsen. Men han har ogsaa optraadt som Arkitekt Larsen og Gartner Andersen.

Stage er en lille Mand — næsten alt for lille til de store Bygninger, han har besat. Paa mit Spørgsmaal, om det ikke føles underligt pludselig at faa saa stor en Lejlighed, svarer Stage:

„Jo, det er jo noget andet end det Hovedkvarter, jeg havde i Ørstedsparken.“

Jeg maa give ham Ret. For hvem skulde have troet, at Organisation 8 V. har haft Hovedsæde i et Par tilsyneladende uskyldige Arbejdsskure i en københavnsk Park? Og hvem skulde have troet, at der ogsaa var Telefon her? Det var der nemlig, og der har sikkert ogsaa været mange andre gode Ting her.

„Du har arbejdet helt alene?“ spørger jeg.

„Alene og alene,“ svarer han. „Jeg startede Afdelingen, hvis det er det, du mener.“

„Ja, du arbejdede uafhængigt af dine Kolleger.“

„Ja, jeg var den eneste militære til at begynde med.“

Man kan forstaa, at det har været et ordentligt Arbejde at være til Stede ved hver Vaabeninstruktion og hvert Gruppemøde. Men selvfølgelig fik han jo siden Hjælp.

Naar man ved, hvordan Dagmarhus, Persilhuset, Turisthotellet og Jernbanehuset blev taget, saa forstaar man, at Stage og hans Mænd har gaaet grundigt tilværks. Dette bekræftes ogsaa ved følgende Episode:

Stage Nielsen fortæller mig om engang han havde givet nogle af sine Folk Ordre til at tømme et tysk Kontor for alt Inventar. Han var vant til, at Gutterne udførte Ordren præcist, men han blev alligevel for-



Manden tilhøjre er Dr. Best, der har anmodet om Beskyttelse.

bavset, da han midt under det hele traadte ind i det omtalte Lokale, der snart var helt tomt paa nær et Sæt Rullegardiner, som et Par af Folkene var ved at tage ned, medens et Par andre holdt Vagt over et Par tykke Gestapoofficere, der stod med Hænderne i Vejret midt paa Gulvet, kun iført et Sæt Underbenklæder. — Resten af Tøjet var taget med!

Underkvartermesteren fortæller saa om den sidste Aktion, han var med til at foretage inden Herrefolkets Kapitulation. Aktionen fandt Sted paa Dosseringen, hvor det gjaldt Tyskernes Nyhedsbureau S. T. B. Den begyndte Kl. 16, paa hvilket Tidspunkt man stoppede tre Flytteomnibusser paa Nørrebrogade, som man saa kørte hen foran Dosseringen 29.

Forinden man stormede Bureauet, gav Stage femten Mand Ordre til at blive nede paa Gaden. En af dem stillede han saaledes, at han var synlig fra Vinduerne. Aftalen var saa, at hvis han rørte sig fra Stedet, var der noget galt.

Alt gik godt. Der blev ikke løsnat et Skud. Alt blev taget ned i Vognene. Skrivemaskiner, Diktafoner, Fjernskrivere og endda Landkortene paa Væggen blev pillet ned. Pludselig kikkede Stage ned paa Gaden. Hvad Pokker var det? Alle Folkene laa i Stilling paa Gaden klar til at skyde. I en Fart slæbte man det sidste Inventar ned, og nede paa Gaden fik man at vide, at Hipo lige var kørt forbi, men øjensynlig havde foretrukket at køre videre.

Vognene satte sig nu igang. Henne paa Dronning Louises Bro var der sort af Mennesker, der raabte Hurra og sang Frihedssangen.

„Det var et frækt Kup! Har du aldrig været ved at blive taget?“

„Jo, der var en Aften, hvor jeg sammen med en Kammerat havde været ude i Ballerup for at se paa et nyt Nedkastningssted. For at faa lidt at styrke os paa gik vi ind paa en Restauration ved Bellahøj. Et Øjeblik efter, at vi havde sat os, kom Tjeneren hen til mig og sagde, at der vist stod nogle Folk udenfor og vilde tale med mig. „Det er Hipo,“ sagde jeg. „Sludder,“ sagde Kammeraten. „Men jeg foretrak alligevel at løbe ud gennem et Vindue.“

Stage fortæller mig nu, at han her blev modtaget af flere Hippofolk, der brugte ham som Skydeskive,

men uden at faa nogle Træffere. Alt hvad Remmer og Tøj kunde holde løb han over Bellahøj, hvor han smed sin C. B.-Jakke, der var Paaklædningen for denne Aftens „Skuespil“. Ude paa Vejen holdt han en civil Mand op med sin Pegefinger og tvang ham til at laane ham sin Jakke. Et Øjeblik efter saa han Hippobilerne drøne forbi efter en Mand i C. B.-Uniform.

Paa mit Spørgsmaal om, hvordan det gik Kammeraten, svarede Stage, at han ude paa Vejen ringede til ham paa Restaurationen, hvor Manden stadig sad og kun svarede paa Stages Advarsel med det usædvanlige Spørgsmaal: Hvad Fanden! Var det dig, de skød efter?“

Vennen forsvandt imidlertid ogsaa med en ubekendt Pige under Armen, og næste Gang de mødtes var, da Stage om Natten opsøgte ham paa hans Bopæl. Beredt paa det værste lagde Stage sig i Skudstilling ude paa Trappen efter at have ringet paa. Et Øjeblik efter blev Døren revet op, og inde i Entreen laa Vennen og pegede med en Revolver. Det varede lidt, inden de kunde rejse sig for Latter.

Hvor Søværnets Stampersonel ogsaa var med.

Stage kunde fortælle meget mere, men dels er der ikke Plads her i Bladet, og dels kimedede Telefonen ustandseligt til „Kommandanten i Dagmarhus“.

Men der er ogsaa andre fra Marinen, der har lavet noget. Saaledes var det en Underkvartermester, der ledede Sprængningen paa det tyske Slagskib „Nürnberg“.

Denne Sabotagehandling var meget snildt udført, idet Underkvartermester Ravn lagde Sprængningen paa Skibets Side fra en Kloakledning i Kajen. Imidlertid skal der noget til at gøre et Panserskib ubrugeligt, og det varede derfor ikke længe, før en ny Sprængning blev bestemt.

Denne Gang skulde Sprængstoffet fastgøres under Skibet, og Artilleri-Math Chirholm besluttede sig til at vove Forsøget. Samme Dag, som han bestod Dykkerprøven, gjorde han Grejerne klar, og om Aftenen sejlede han sammen med nogle Kammerater ind i Frihavnen med en af Havnevæsenets Motorbaade.

Ombord i en Isbryder gjorde han Forladningen klar, og et Stykke Tid efter Midnat plumpede han i Vandet for at udføre sit Svendestykke.

Vandet var hundekoldt, og det var ogsaa meget mørkt dernede paa Havnebassinets Bund. Imidlertid var Slagskibet jo godt oplyst netop for at forhindre et Attentat. I dette Tilfælde hjalp det dog Chirholm til at finde frem.

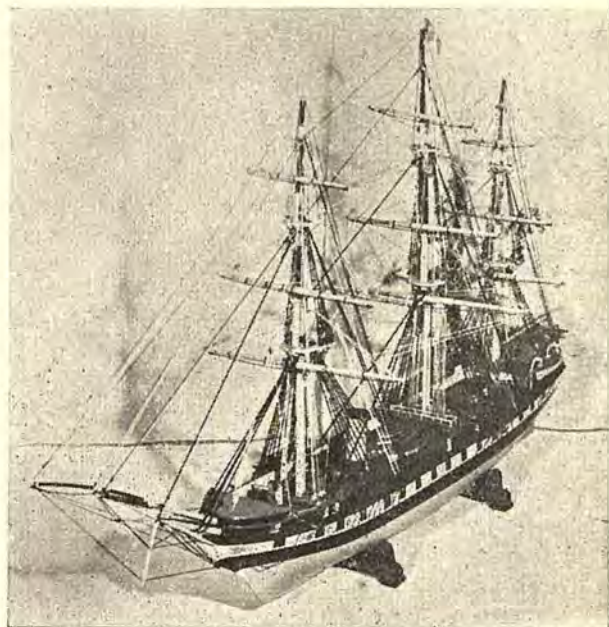
Mens han stod og biksede dernede med Ladningen, kom der Kludder i Lufttilførslen, idet der begyndte at boble Luftblærer op til Overfladen. Hvis det er muligt at svede paa Bunden af et iskoldt Havnebassin, saa har Chirholm nok gjort det i de Minutter, det varede at faa Fejlen rettet.

Da han endelig var færdig, vendte han dødtæt tilbage. Hans Kammerater maatte næsten hive ham op, og Dykkerdragten maatte skæres af ham.

Imidlertid ventede vi andre, der vidste, hvad der skulde ske, at høre et Drøn 24 Timer efter. Men Drønet udeblev. Det maa antages, at Vandet har været for koldt, idet Forladningen helst skal være i en Temperatur af 20 Grader.

Dog er der ingen Grund til at være ked af, at Skibet ikke sprang i Luften, da det ikke senere kom i Aktion paa Havet, og næste Gang, det kommer det, bliver det sikkert mod Japanerne.

Chirholm maatte efter Kapitulationen ned og fjerne Sprængstoffet midt i Arbejdet med at nente Hipo-folk og Stikkere til Ø. 8, for ogsaa han gjorde Tjeneste i Slutrunden ved Siden af sine Kammerater. Han ønsker sikkert ikke at høre sit Arbejde fremhævet. De fleste af Marinens Stampersonel ønsker ikke at blive hædret paa nogen Maade. De har gjort, hvad de kunde og skulde gøre som rigtige Marinere. Naar de kommer ind i Søværnet igen, ønsker de heller ikke andet end at blive respekteret af deres Overordnede som Medarbejdere. De ønsker kun, at naar Folk ser en fast Mand fra Søværnet, saa skal de vide, at den Mand har gjort sin Pligt. For dem, der ikke har gjort det, bør der nemlig ikke være Plads for som Befalingsmænd i dansk Forsvar.



Ovenstaaende Modelskib forestiller Fregatten „Jylland“ og er udført af Jens Chr. Pedersen.

Modellen virker meget flatterende og ser ud til at være udført smukt i alle Detailler.

Den er dog ikke lavet af en Sømand, men derimod af en Maler. Interessen for hvad der foregaar paa Søen er jo efterhaanden blevet stærkt udbredt i den danske Befolkning.

Modellen maaler 140 cm fra Jagernok til Nokken paa Mesanbommen, og der er medgaaet 1400 Arbejdstimer fordelt over 4 Aars Fritidsarbejde.

Eventuelle Købere kan henvende sig paa Redaktionen og faa nærmere Oplysninger.

Haandværkerprøven.

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i Maj—Juni afholdte Haandværksprøve var indstillet 47 Eksaminander; heraf mødte 46, hvoraf 45 bestod.

»A Yankee Ship came down the river«

Af Chr. Christiansen

HELT op til Aarhundredskiftet havde U. S. A. endnu en mægtig Træskibsflaade, store Langfartstradere, bygget paa de berømte amerikanske Træskibsværfter, hvoraf Værfterne i Bath og Portland, Maine, var de mest anerkendte. Det var for det meste Fuldriggere, der blev benyttet i Kinafarten, men man drev det ogsaa til at bygge firmastede Barker, Skibe som „Shenandoah“, „Susquehanna“ og „Roanoke“, der blev forsynet med Skruerig, som man var gaaet over til at benytte i Jernskibene i Stedet for de gammeldags Taljerebsrigninger. Det viste sig dog i de tre ovennævnte Skibe at være en daarlig Spekulation, det tog for haardt paa Skrog og Spanter, der var ikke den Fjederkraft i Skruer og Beslag som i de gammeldags Taljereb, selv om disse i Tidens Løb blev saa indsovsede i Tjære, at de blev saa stive og haarde som et Koben. Det viste sig, at for Træskibenes Vedkommende var den gamle Metode den bedste.

Det lille Danmark har i Tidernes Løb leveret et stort Kontingent af Søfolk til fremmede Nationers Skibe, og særlig i Sejlskibstiden var man som Regel sikker paa at træffe Landsmænd i de store Vindjammere. Vi havde kun faa „rigtig“ store Sejlskuder, nogle faa Fuldskibe, indtil vi fik „Viking“ og „København“, og de sidste to skulde man jo være en af de særlig udvalgte for at faa en Chance med. Saa hvis man vilde ud og have rigtig Luft under Vingerne, maatte man søge Hyre i Udlandet. I Byer som Hamburg, Rotterdam og Antwerpen kunde man saa godt som altid faa sig en Langfartsskude, men det kostede Penge at komme dertil. At blive afmønstret i Udlandet fra et dansk Skib hørte til Sjældenhederne, saa var der ikke andet at gøre end at afmønstre sig selv, stikke af ved given Lejlighed, selv om man maatte lade et Par Skilling i Stikken, men det var som Regel ikke store Beløb. Og havde man først taget Springet, gik Turen ud i den vide Verden — „running the eastern down“ eller „around the Horn and back again, that's the sailors way“, som der stod i den gamle Sang. Og mange blev derude, kom aldrig til at runde Skagen mere.

Jeg var dengang, som saa mange andre vistnok, af den Mening, at et „rigtigt“ Skib var et Træskib, et af de gode, gammeldags. Og fremfor alle disse store Yankeeer med deres høje, slanke Rig, skinnende hvide Bomuldssejl og bløde, fine Manillatovværk. Jeg vidste fra ældre Skibskammeraters Beretninger, at det var haarde Skibe at være med, at Officerernes Næver sad løse paa Skafterne, og at det ikke var Englebørn, der sejlede foran Masten i dem. Men jeg ræsonnerede som saa, at naar andre kunde holde til det, gik det vel ogsaa for mig, og saa at blive en vaskeægte „Yankee sailor“, det var vel nok noget at døje lidt ondt for. Saa da jeg drev rundt i New York for at faa mig en Hyre, stæppede jeg en Dag ind i Charley Westins Boardinghouse i Cherry Street og bad ham skaffe mig en Hyre med et Yankee Skib. Og var der noget, oven-

nævnte Gentleman kunde, saa var det netop det. For Charley Westin plejede ikke at høre Folk ligefrem ønske at komme om Bord i de Skibe, han maatte for det meste shanghai de Besætninger, der skulde afsted. Han havde i de Dage 3 store „Three Skysailyarders“ at skaffe Besætninger til — „H. B. Hitchcock“, „State of Maine“ og „I. F. Chapman“, og jeg kom ombord i den sidste — og vistnok ogsaa den bedste for den Sags Skyld. I det mindste var det et af de flotteste Skibe, der dengang havde Stjernebanneret vajende under sin Gaffel, og det siger en hel Del.

„I. F. Chapman“ var altsaa et Træskib, bygget i Bath, Maine, og var opkaldt efter sin Bygmester. Hun maalte 2,146 Tons gros — 2,014 Tons net, og lastede ca. 3,400 Tons. Fuldrigget Skib med Skysejl paa alle tre Toppe, det kunde ikke være mindre, ingen anstændig Yankee kunde sejle uden Skysejl. Og hun var bygget for at sætte Rekorder.

I Bath var der nemlig en anden Skibbygmester, Benjamin Flindt, der saavel som Chapman var berømt for at bygge fine og hurtigsejlende Skibe. Han lagde Kølen til „John Mc Donald“, 2,281 Tons gros, og gamle Chapman svarede omgaaende med sin Clipper. Og i de paafølgende Aar viste det sig, at de to Skibe var nærmest jævnbyrdige. „I. F. Chapman“ gik ud paa sin første Rejse i 1882 og førtes af Kaptajn Thomsen, en gammel erfaren Deepwatermand, men temmelig haardkogt, hvad efterfølgende vil vise.

Kaptajn Thompson ankom med sit Skib til New York fra San Fransisco i Juli Maaned 1891 og blev arresteret af Myndighederne, anklaget for at have mishandlet Skibets Tømmermand. Af de paafølgende Forhør fremgik det, at Tømmermanden var en gammel, ondsindet Drukkenbolt, der ikke alene var opsætsig, men ikke kunde udføre sit Arbejde, og tilsidst mistede Kaptajn Thompson Taalmodigheden og besluttede at lære sin sløje Underofficer lidt „Kap Horn Disciplin“. Han blev lagt i Jern og hængt op under Mesanbommen, hvor han skulde sunde sig en Timestid. Men Rorsmanden fik Medlidenhed med Delikventen og skar ham ned, hvad der havde til Følge, at han selv — Rorsmanden — maatte afløse Tømmermanden under Bommen — og han fik Lov at hænge Tiden ud. Og den høje Ret fandt, at disse Straffe ikke vær særlig strenge, og frifandt Kaptajn Thompson pure.

Fjorten Aar førte Kaptajn Thompson „I. F. Chapman“, og i det meste af denne Tid var det i Kornfarten paa Vestkysten af Nordamerika. Det siger sig selv, at Skuden i dette Tidsrum havde mange drøje Tørn under Kap Horn, men der fortaltes ogsaa, at ingen af dem kunde maale sig med en Rejse, den engang havde gjort fra Liverpool til New York med Salt. Det var Vinterdage, og Nordatlanten var netop det Aar særlig ondartet. Da „Chapman“ efter sin frygtelige Rejse slæbtes op ad Hudsonfloden i knaldende Frostvejr, var der forløbet 101 Dage, siden den stod ud af Mer-

sey — en Distance paa ca. 2500 Sømil havde den brugt een Dag mere om, end den i sin Tid havde fra Seattle til New York — ca. 14,000 Sømil.

I Foraaret 1899 førtes Skibet af Kaptajn Kendall og var da i Sukkerfarten mellem Hawaii og Østkysten af Staterne. Medens den laa i Honolulu, indgik Kaptajnen paa et Væddemaal med to andre Yankee Skipperere om, hvem af dem der kunde gøre den hurtigste Rejse til Philadelphia. De andre Skibe var „W. F. Babcock“ og „St. Cathrine“, og Væddemalet drejede sig om 1,000 Dollars. „Babcock“ afgik fra Honolulu den 6. Marts, „Chapman“ den 14. Marts og „St. Cathrine“ fra Hilo den 17. samme Maaned. Det blev ingen Rekordrejse for nogen af Skibene, de ankom samtidig til Delaware Breakwater den 17. Juli.

Men Dampskibene fortrængte efterhaanden Sejl-skibene, og af disse var det først og fremmest Træskibene, der blev udrangeret. I 1909 blev „I. F. Chapman“ rigget af og omdannet til søgaaende Lægter, og i det meste af en halv Snes Aar blev den sammen med andre forhen stolte Svaner slæbt op og ned mellem Havnene paa Amerikas Østkyst, ladet med Kul. Da var det, jeg i Slutningen af 1917 saa mit gamle Skib ligge som Kulhulk i Baltimore, og jeg var ikke langt fra at faa Taarer i Øjnene ved det Syn. Jeg troede aldrig, den skulde komme til atter at pløje Bølgerne ved egen Hjælp, og dog skete det. I Slutningen af forrige Verdenskrig havde U-baadskrigen ryddet svært op i de Allieredes Tonnage, og alt, hvad der kunde flyde paa Saltvand, blev gjort i Stand til at stikke i Søen. „I. F. Chapman“ blev slæbt op til New York og rigget op igen som Bark. Den fik endog indlagt elektrisk Lys og ny Donkeykedel og Maskine. Endnu i 1920 gjorde den en Rejse fra New York til Rio, men nu lakkede det hurtigt mod Enden med den forhen saa stolte Skude. Næste Rejse fra New York og sydover blev dens sidste.

Stakkels gamle „I. F. Chapman“s Rig var gammel og slidt, dens Sejl møre og lappede. Og værst af alt, hverken Kaptajn eller 1. Styrmand havde ret meget Begreb om at sejle med den. Andenstyrmand havde sejlet som Matros med den i dens Velmagtsdage. Og dens Barkrig var langtfra tilstrækkelig til en Skude af de Dimensioner, den kunde daarlige sende den gennem Vandet, saa der kunde blive noget ud af det. Den sprang læk i Nordatlanten, og kun med Nød og næppe slap den ind til Barbados. Her laa den saa et halvt Aarstid. Ladningen blev solgt og udlosset, og der blev indtaget Ballast, og med den listede gamle Chapman atter tilbage til New York. Værkbrudt, udslidt og synkefærdig slæbte hun sig op ad Hudson River, snigende sig møjsommeligt forbi Steder, hun i sine Velmagts Dage var fløjet forbi, elegant og med sine Skysejl i Top efter at have sejlet Verdenshavens Vand tyndt, stolt trodset vilde Storme under Kap Horn eller „the Eastern down“, luftet sine hvide Vinger i friske Monsuner og Passater eller til Tider dovent hvilet sig paa et stille, tropisk Hav. Det var Enden paa et af den amerikanske Handelsflaades stolteste Sejlskibe.

Sic transit gloria mundi.

Skønt de fleste Yankee Skibe paa den Tid havde Ord for at være „rødgloedende“ eller „haardkogte“, maa jeg dog sige, at „I. F. Chapman“ var en Undtagelse,

i det mindste medens jeg var med den. Forholdene ombord afhænger naturligvis af Føreren og Officererne. Disse var flinke Folk, men det var maaske, fordi „Biddy“ indvirkede paa dem. Biddy var Matrosenes gode Aand, og jeg vil ikke slutte uden at fortælle Historien om hende.

Da vi kom om Bord i New York, blev vi meget forundrede over at finde en kvindelig Steward i Skibet; det var uhørt i Langfartstradere. Der fortaltes, at hun var gift med Japanerkokken, og at hun havde faaet Tilladelse til at gøre Tjeneste som Steward, medens han saa hjalp hende med Provianten og samtidig passede Kabyssen. De boede i Stewardkammeret agter, men det var kun nogle faa Dage, saa kom han sjokkende forud med en Bylt Tøj. Grædende foralte han, at Biddy havde smidt ham ud: „Ak, mig gifte en amerikansk Kvinde, mig ikke kan faa Lov at bo sammen med hende,“ sagde Japaneren. Og Biddy tog snart Kommandoen over hele Kahytten. Da vi kom ned i fint Vejr, og Kaptajnen havde faaet sin Flugtstol op paa Poop'en, varede det ikke længe, før Biddy overtog den. Men hun passede sit Job, og det var ikke til Skade for os forude — da Biddy først tog Affære. I Begyndelsen skaltede og valtede Japaneren selv, som han vilde, og den Kost, han gav os, blev slettere og slettere. Da Henstillinger til ham selv ikke virkede, gik vi til Biddy, og saa kom der Fart i Tingene. Det var en Dag, vi havde faaet en særlig ondartet Labskovs; næppe havde vi vist den til Biddy, før hun satte Kursen hen mod Kabyssen med en Fart, saa Skørterne flagrede om hende. Og da Japaneren stak Næsen ud af Kabyssen for at se, hvad der var paa Færde, greb Biddy ham i Nakken, stak Hashfadet op i Næsen paa ham og sagde:

„Hvad er dette her for noget Hundeæde, du serverer for Gutterne?“

Japaneren skævede op til hende og dukkede Hovedet:

„Meget godt Stof, Hash, al det samme Japanerhash, meget godt Stof.“

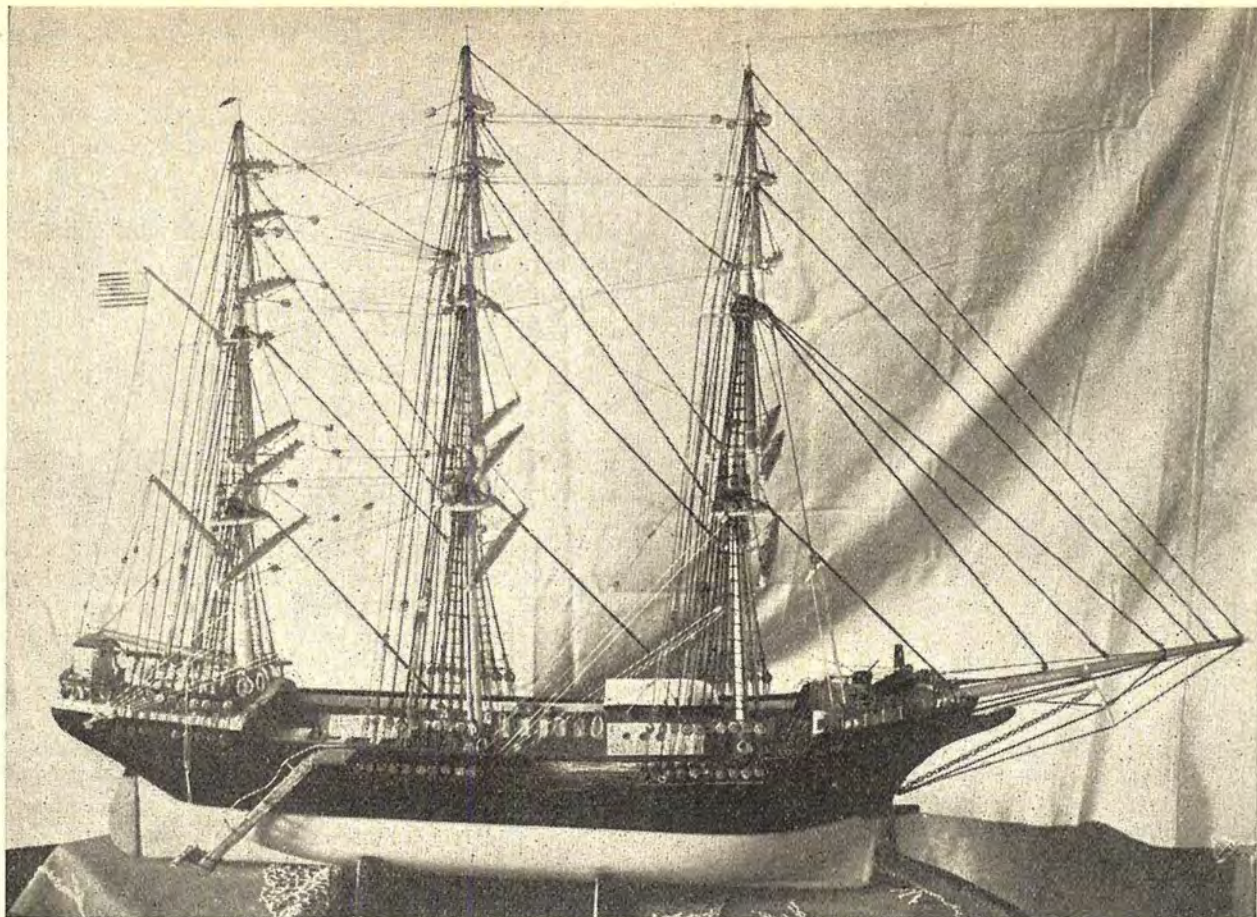
Og saa ramlede Biddy ham et Par forsvarlige Lussinger ud, medens hun sagde: „Well, jeg skal hamre den Japanerstil ud af dig. I Fremtiden giver du Gutterne ordentlig Mad.“ Og det fik vi.

Da vi passerede Linjen, syntes Biddy, at vi skulde have en Hjertestyrkning, og spurgte Kaptajnen, om hun skulde hente en Demijohn Rom op. Men han svarede, at det ikke var Skik og Brug i amerikanske Skibe, kun i særlige Tilfælde, som f. Eks. under en Storm, naar Mandskabet havde haft en særlig haard Tørn. Saa gik Kaptajnen ned, men da han lidt efter kom op, var Biddy ifærd med at skænke Snapse ud til os.

„Hvad skal det betyde, giver du dem Snaps alligevel,“ raabte han ned til Biddy, der stod paa Stordækket foran Indgangen til Kahytten, omgivet af 20 tørstige Sjøle.“

„Bare rolig,“ svarede hun, „det er allright. Jeg har skrevet en Storm ind i Skibsdagbogen.“

Alt gik saare vel mellem Kaptajnen og hans kvindelige Steward, indtil vi kom ind til Kobe. Her laa en Del amerikanske Orlogsmænd, og det varede ikke længe, før Officererne der ombord fejrede mægtige Orgier, og Biddy var en daglig Deltager i disse. Det vakte Forargelse mellem de ærbare Damer i den amerikanske



„Vikings“ gamle Medarbejder, Kaptajn Chr. Christiansen, har fremstillet ovenstaaende smukke Model af „I. F. Chapman“ som har sejlet med og kendte hver Ting ombord paa, og som han siger var det flotteste Skib, der dengang havde Sjernebanneret vajende under sin Gaffel.

Koloni, og en Dag blev Kaptajnen kaldt op til Konsulen — og tre Dage efter blev Bidy sendt til San Francisco med en amerikansk Rutebaad.

Til Slut et Eksempel paa Højden af disse Yankee Skibes Rig. Vi skulde ind til Dunedin paa New Zealand, og paa Vej op ad Floden passerer man Port Chalmers. Her er Telegrafnettet udspændt mellem to Høje, og man sejler under det. Vi havde faaet Lods om Bord, og Kaptajnen spurgte ham, om han ikke mente, vi skulde fire vore Bramstænger ned. Men

Lodsen rystede paa Hovedet og svarede, at der var gaaet i Hundredevis af større Skibe under Nettet uden at røre det. Kaptajnen smilede og gik ned i Kahytten, medens Lodsen gik hen til Lønningen og brummede noget om disse storsnudede Yankeer, der bildte sig ind, at deres Skibe var de højest riggede i Verden. Og saa strøg „I. F. Chapman“ hele Telegrafnettet, saa det kom raslende ned om Ørerne paa os, og vi havde et Par Timers Arbejde med at klare det op igen, før vi kunde komme op til Dunedin.

Chr. Christiansen.

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

DANSK RADIO
AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K · TLF. CENTR. 7282 · TELEGRADR. DARIOSE

*

Driftsselskab for

RADIOANLÆG

ombord i danske Skibe

*

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert
 Formaal · Ekkolod Apparater etc.

Mindegudstjeneste (Fortsat fra Side 19)

Ordene „Ej forgæves!“ Til Slut had Provsten Forsamlingen om at hædre de Savnede, vore modige, uforfærdede Sømænd ved i Stilhed at mindes deres heltemodige Færd for Land og Folk, hvorefter alle rejste sig og stod stille i to Minutter.

Under Højtideligheden blev tre Salmer afsunget, og den sluttede med, at alle staaende sang „Kongernes Konge“, hvorefter Organisten spillede Hartmanns pompøse Sørgemarch over Thorvaldsen.

Mellem de tilstedeværende nævner vi i Flæng:

Excellencerne Viceadmiral Vedel og Generaløjntant Gørtz, Forsvarsminister Ole Bjørn Kraft, Handelsminister Fibiger og Socialminister Hedtoft Hansen, Sjællands Biskop, Dr. theol. Fuglsang-Damgaard, Kontreadmiralerne Bastrup, A. Topsøe-Jensen og Bjørn Andersen, Direktør Kørbing, Direktør Mægaard fra Dansk Dampskibsrederiforening, Kaptajn Hagelberg

fra Den almindelige danske Skibsførerforening, Formand Laursen fra Sømændenes Forbund, Rigspolitichef Begtrup Hansen og Politidirektør Seidenfaden, Kommandør Grandjean, Kommandørkaptajn de Lichtenberg, Skibsreder Chr. Harhoff, Forretningsfører Christiansen fra Dansk Styrmandsforening, Maskinmester Rasmussen fra Maskinmestrenes Forening, Kommandørkaptajn Baron N. Juell-Brockdorff fra Bombøssens, Skoleskibet Danmark og Søfartens Fremme, Forretningsfører P. Grube fra Dansk Sejlskibsrederiforening, Forretningsfører P. Jensen Dansk Sørestaurationsforening, Forretningsfører Madsen fra Radiotelegrafistforeningen, Formand Georg Hegner, Søfyrbødernes Forbund, Direktør for Søkortarkivet, Kommandør P. Jensen, Orlogskaptajn Johs. Jegstrup, Stabslæge Brun-Pedersen og Stabsintendant S. Naver.

Gustav Kragh.

25 Aars Jubilæum

EN kendt Mand indenfor den danske Shipping-Verden, Maskinmesterforeningens Formand K. A. Rasmussen, fejrer 25 Aars Jubilæum som Formand den 1. Juli.

Vi kunde skrive mange smukke Ord i denne Anledning om K. A. Rasmussen, men vi tillader os at bringe et Referat af Maskinmesterbladet, for at vore Læsere, der ikke tilhører Maskinmesterstanden, ogsaa kan blive bekendt med, hvilken Indsats han har gjort for sin Stand.

Vi citerer „Maskinmesteren“:

„Jeg vil ikke love Medlemmerne mere, end jeg ved, jeg kan holde, men . . . min Natur forbyder mig at spare mig selv, — hvad jeg ejer af Arbejdskraft og Energi skal jeg ofre for Maskinmesterstanden . . .“

Med disse mandige Ord slutter den 38-aarige Sekretær for Maskinmestrenes Forening, Maskinmester Karl Aage Rasmussen, den „Programartikel“, han paa Opfordring skrev til Medlemsbladet for 1. April 1920, efter at han paa Generalforsamlingen den 14. Februar samme Aar med overvældende Flertal var kaaret til Maskinmestrenes Forenings første lønnede Formand. Og den 1. Juli er der forløbet et kvart Aarhundrede, siden K. A. Rasmussen afløste daværende Overmaskinmester Oscar Mortensen og dermed gik ind under sine egne Ords Krav som ansvarlig Fører for danske Maskinmestre.

Der er god Grund til at betegne dette Jubilæum som enestaaende. Kun yderst sjældent sker det, at en Organisations Formand holder Stillingen igennem 25 Aar. Arbejdet er opslidende og kører ofte sin Mand træt efter en kort Aarrække — eller nye Strømninger og Systemer tager Magten og tvinger ham til at vige Pladsen efter faa Aars Forløb.

K. A. Rasmussen har holdt Skansen indtil denne

Dag, hvor hans Stilling som danske Maskinmestres øverste Tillidsmand er mere rodfæstet end nogensinde før. Saa tidligt som i 1909 indvalgte han, 27 Aar gammel, i Foreningens Bestyrelse og var med et Par enkelte Afbrydelser Medlem af denne, indtil han i Juli 1919 afløste Foreningens mangeaarige Sekretær Herr G. Nielsen, og Aaret efter rykkede op paa Formandspladsen. De forløbne 25 Aar har tilfulde bevist, at der stod en Mand bag de Ord, hvormed K. A. Rasmussen gik ind til sin Gerning, — og derfor skal der paa denne betydningsfulde Mærkedag fra danske Maskinmestre til Søs og paa Land lyde en hjertelig Lykønsning og en oprigtig Tak for Aarenes Arbejde for vor Stand.

Naar der ved de regelmæssige Formandsvalg siden 1920 aldrig har hersket Tvivl om K. A. Rasmussens Genvalg, skyldes det naturligvis i første Række den Kendsgerning, at han ubestridt var den bedste Mand, vi havde til denne vigtige Post. Hans organisatoriske Evner var anerkendt, hans ukuelige Energi, der — som han selv udtrykte det — forbød ham at spare sig selv, ligeledes. Men ikke mindst medvirkende til den Respekt, der stod om ham, var hans ranke, selvsikre Personlighed, der gjorde ham selvskreven til at beklæde Stillingen som vor Organisations øverste Tillidsmand.

K. A. Rasmussen valgtes aldrig paa en tilfældig Stemningsbølge, men hver Gang ud fra Medlemmernes Erfaring og faste Overbevisning om, at vor Forenings Fremtid ikke kunde lægges i bedre Hænder end hans.“

Det er „Vikingen“ en Glæde at kunne trykke disse Ord om en Mand, der altid har haft Søens Tarv for Øje, søgt at højne sin Stand, og „Vikingen“ betragter det som en Ære at høre med til den Vennekare, som hylder K. A. Rasmussen paa hans Æresdag den 1. Juli.

A. B.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juli 1945



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 Bornholms af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Hadsedelev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Fønlund
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det danske Petrokums A/S
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. X.
 Det Forenede Bugseriselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rhederi M. Jebesa, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortrampe, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tanlbaade 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 Solnaes
 A/S Det store Nordiske Telegrafiselskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hams Sveaningsen
 A/S Em. Z. Svite- og Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugserifdeling
 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

De amerikanske »Victory«-Skibe

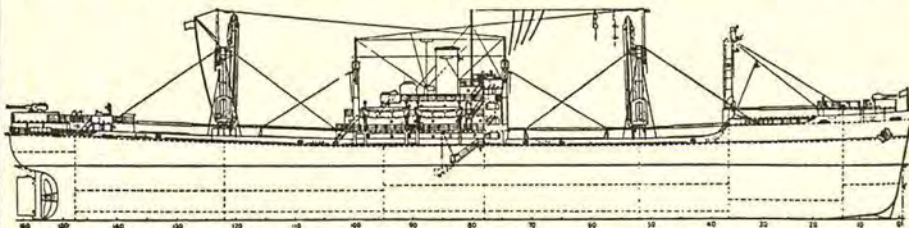
Af „Liberty“-Skibene, som tidligere har været omtalt i „Vikingen“, begyndte der allerede tidligt under Krigen en Masseproduktion. Den 1. April 1944 var der leveret 2016 af dem, samtidig med at yderligere 600 var bestilt. De havde imidlertid den Mangel, at deres Fart lastet var temmelig ringe, kun 11 à 11,5 kn.

Da Fremstillingen af „Liberty“-Skibene var kommet saa vidt, at det mest paatrængende Tonnagebehov var dækket, begyndte man at undersøge, om det vilde være formaals-tjenligt at gaa ind for Bygningen af mere hurtiggaaende Skibe, ikke blot under Hensyn til Forholdene under Krigen, men ogsaa med Henblik paa Behovet efter Krigens Slutning. Da „Liberty“-Skibenes Linier ikke egner sig for større Fart end 13,5 à 14 kn, hvilket man ansaa for lille, blev det nødvendigt at udarbejde en helt ny

Fatøjskonstruktion. I September 1942 gik United States Maritime Commission i Gang med Konstruktionen af den Skibstype, der har faaet Navnet „Victory“-Skibet. Den skulde have en Lasteevne aa 10.500 ts DW ligesom „Liberty“-Skibene, men løbe mindst 15 kn.

Der bygges to Varianter af denne Skibstype, skønt Skroget og Apteringen er den samme. Den ene forsynes med Turbinemaskineri paa 6000 AHK, svarende til en Hastighed i Søen paa 15,5 kn. Den anden faar et kraftigere Turbinemaskineri paa 8500 AHK og skal løbe 16,5 kn i Søen. Nogle Skibe udføres for Sammenligningens Skyld med direkte koblet Dieselmotorer paa 6000 AHK ved 92 O/M og nogle med Lentz Maskiner paa 5500—5800 AHK med 85 O/M af Propellerne.

Den 1. April i Fjor var der bestilt 346 „Victory“- Skibe, hvoraf da



De amerikanske „Victory“-Skibe.

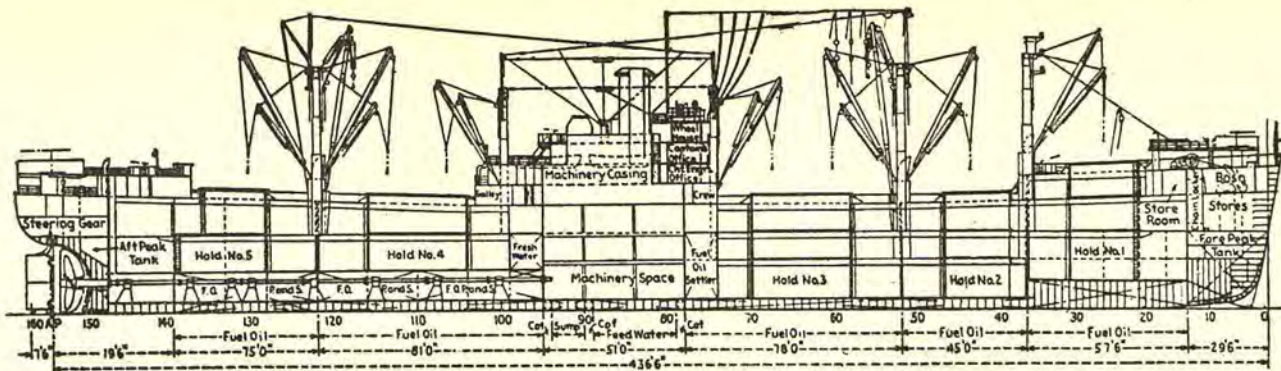


G. W. Frydenlund & Søn

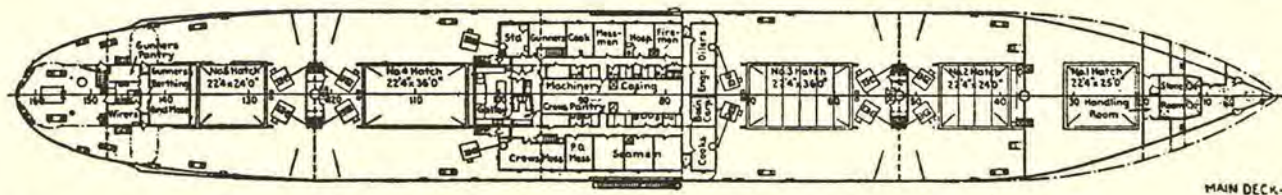
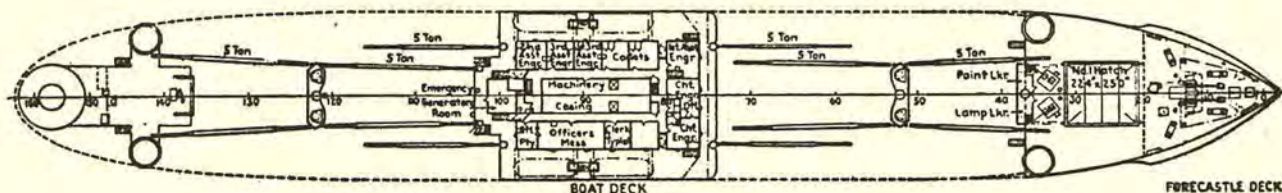
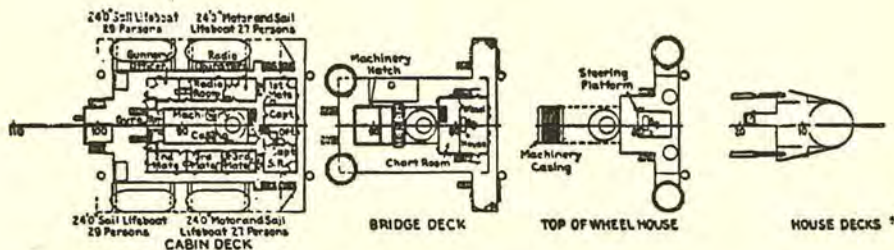
Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Arrangementstegning af „Victory“-Skibene.



allerede 18 var søsat. Man regnede med yderligere at bestille 1150 inden Midten af Aaret.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt 138,8 m — Største Bredde paa Spant 18,9 m — Dybde til Hoveddækket 11,6 m — Dybgang paa Sommerfribord 8,7 m — Egenvægt 4500 ts — Lasteevne paa Sommerfribord 10.700 ts — Displacement paa Sommerfribord 15.200 ts — Bruttonnage 7612 RT — Nettotonnage 4553 RT — normal Maskinkraft 8500 AHK — Tilsvarende Fart med fuld Last i Søen 16,5 kn — Rumfang af Laster „bales“ 12.900 m³ — Brændolieforraad 2885 ts.

„Victory“-Typens Konstruktion fremgaar i Hovedtrækkene af Arrangementstegningen og Middels pantet.

I den amerikanske Kommissions oprindelige Bygningsprogram havde man bestræbt sig for at faa Skibstyper frem med saa stor en Kubik som muligt,

og man havde derfor særligt tænkt paa Shelterdækkere. Siden har Erfaringerne vist, at Skibene i Tjenesten mest er anvendt til tunge Laster. Det gav Stødet til en Type med fulde Materiale dimensioner. Selv „Liberty“-Skibene blev bygget med fulde Materiale dimensioner, og under den første Del af Krigen har de ført Laster, der var forholdsvis tunge og ikke fordrede saa stor Kubik.

Derfor er ogsaa „Victory“-Typen konstrueret som „full scantling vessel“. Derfor er Antallet af eng. Kubikfod pr. eng. Ton DW ikke blevet saa stort som paa en moderne Shelterdækker, men man har sørget for, at Kubikken er tilstrækkelig for Formaalet. Den svarer til 42,3 eng. Kubikfod pr. Ton DW „bales“. Desuden findes der paa „Victory“-Skibene god Dæksplads paa Siden af Lugerne, saa der kan føres en betydelig Dækslast, hvilket er ønskeligt mange Gange baade i

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

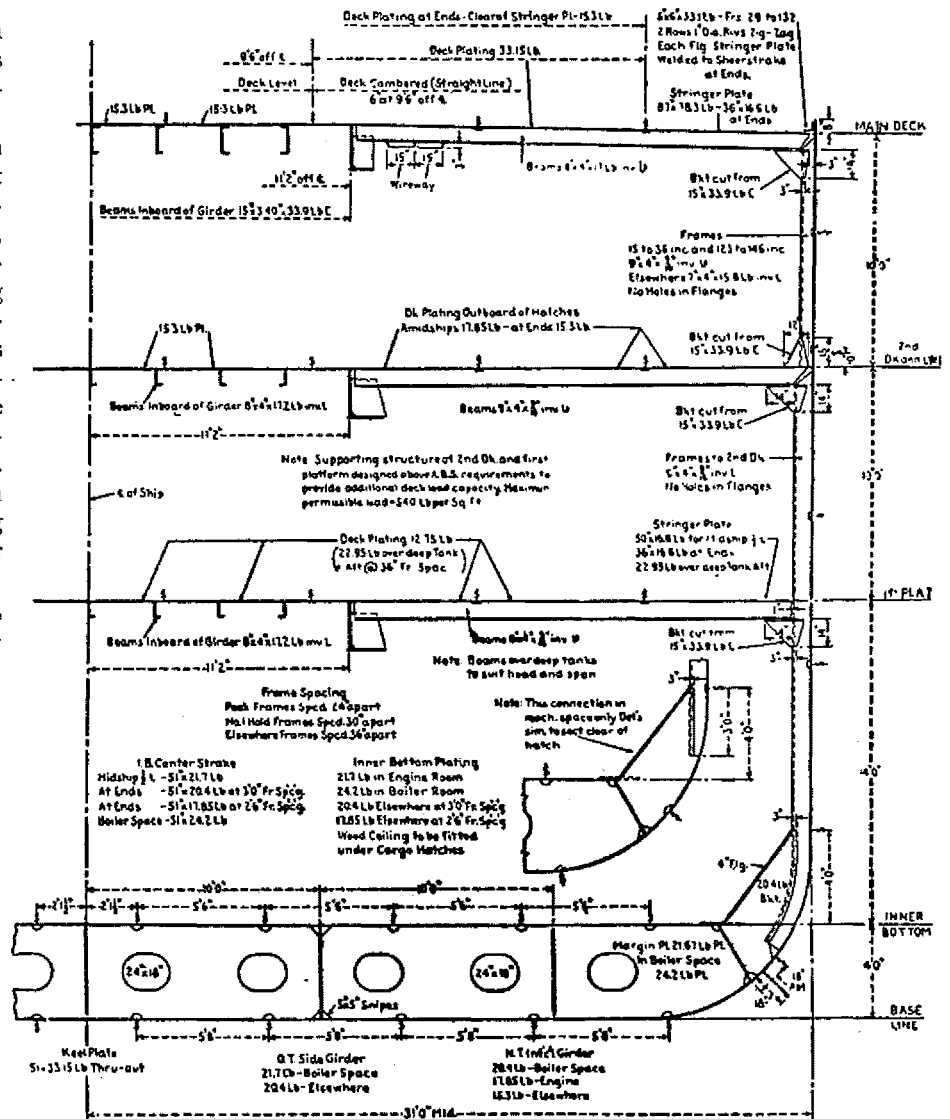
Krigstid og Fredstid. Foruden fem Lastrum til tør Last findes der Højtanke til Brændolie eller Ballast.

„Victory“-Skibene har en temmelig lang Bak, et bredt og højt Dækshus, der omslutter Maskinkappen midtskibs, og hvor saa godt som hele Apterinen for Officerer og Mandskab findes, samt et mindre Dækshus agter. Der findes to gennemgaende Dæk foruden et partielt Dæk i Lasterne 2, 3, 4 og 5, i de to sidstnævnte i Højde med Tunneltoppen. Karakteristisk er desuden Krydserhækken med Skrue- og Rørstævn tildannet efter „Star“-Kontrapropellersystemet. Dampturbinemaskineriet, der er anbragt midtskibs, driver gennem en mekanisk Udveksling en relativt langsomgaende Skrue.

Skrøget er delt af syv vandtætte, tværskibs Skodder, som alle gaar op til Hoveddækket, de to forreste endda til Baksdækket. Paa begge Sider af Tunnellen findes i Lasterne 4 og 5 under Platformdækket Højtanke til Brændolie eller Vandballast.

Lastlugerne betjenes af syv Par 5 ts Lade- og Lossebomme samt to Bomme til svære Laster. De største Lastrum, Nr. 3 og 4, har de længste Luger og betjenes hver af fire 5 ts Bomme og en svær Bom. De mindre Laster har kortere Luger og betjenes hver af sit Par Bomme. De forskellige Luger er gjort saa lange som muligt, naar den nødvendige Plads til Dækshuse, Spil, Master og Samsonposter er gaaet fra. Luge Nr. 1 er 7,6 m lang, Nr. 2 7,3 m, Nr. 3 11 m, Nr. 4 9,1 m og Nr. 5 7,3 m. Alle Lugerne er lige brede, 6,8 m, d. v. s. godt en Trediedel af Skibets Bredde.

Dækkenes Forstøtning har været Genstand for megen Diskussion og indgaende Forhandlinger, inden Arrangementet blev fastlagt. Støtter i Lugerens fire Hjørner var ganske vist fordelagtig i konstruktiv Hensende, da der igennem Dæksdragernes Højde ved Sidekarmene bliver den mindst mulige, men af Hensyn til Stuvningen og ved Lastning og Losning er et Lastrum



Snit gennem Lastrum.

uden Støtter ideelt. — Man valgte i Stedet Kompromisset med en Støtte paa Forkant og en Støtte paa Agterkant af hver Luge midtskibs. Dette Arrangement havde vist sig tilfredsstillende i „Liberty“-Skibene, men forøger Skrogvægten ret betydeligt samtidig med, at Dæksdragernes Højde ved Sidekarmene bliver rigelig stor. Man ansaa det ønskeligt at holde en Højde paa 2,5 m under Dragerne, men paa „Victory“-Skibene nøjedes man tilsidst med 2,43 m, hvilket dog er mere end paa mange andre af Kommissionens Skibe.

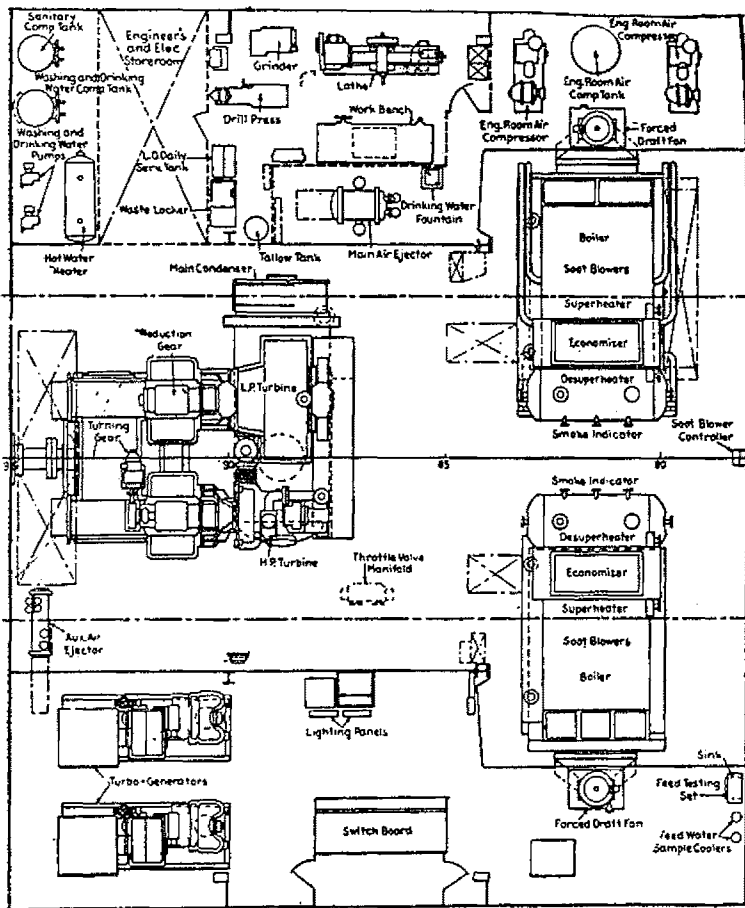
Springet er reduceret til et Minimum paa „Victory“-Skibene. Med Undtagelse af det øverste gennemgaende Dæk (Hoveddækket) og Baksdækket er de øvrige Dæk parallelle med Kølen og uden Bjælkebugt,

Aalborg Værft A/S

AALBORG - DANMARK

Maskin- og Kedelbyggeri - Nybygninger - Reparationer

Telefon 4101 - Rigstelefon 9 - Telegram-Adresse: Yard



Plan af Maskinrum i AP2-Typen.

d. v. s. helt plane. Hoveddækket mangler Spring paa godt en Trediedel af Længden, men agten for Dæks- huset midtskibs rejser det sig retlinet fra Spant Nr. 104, hvorved Kubikken i de agterste Lastrum forøges. Dette Dæk rejser sig ogsaa retlinet midtskibs forefter fra Spant 52. Hoveddækkets Bjælker er rette og hori- sontale paa Lastlugernes Bredde og falder derfra ret- linet ned til Skibssiden, svarende til en Bjælkebugt paa 15 cm.

Inderbunden er forhøjet betydeligt under Last Nr. 1, hvor Tankdækket er parallelt med Kølen. Inderbunden er inddelt i mange Rum. Foruden det vandtætte Mid- terkølsvin findes der et vandtæt Kølsvin paa hver Side, hvorved Virkningen af frie Væskeoverflader i Tankene reduceres betydeligt, samtidig med at Skibets Sikker- hed ved eventuelle Bundskader forøges.

„Liberty“-Skibene har helsevejst Skrog. Paa Grund af Revnedannelser særlig i de øverste Dæksforbindel- ser, som er opstaaet paa adskillige af disse Skibe, har man paa „Victory“-Skibene bl. a. gjort den Foran- dring, at Hoveddækkets Stringerplade forbindes med Barkholtsrangen med kraftige, dobbeltmitede Vinkler. Man haaber derved, hvis der skulde opstaa et Brud i Stringerpladen, at Revnen ikke skal fortsætte længere end til Skibssiden.

Naar det som i dette Tilfælde gælder om Masse- produktion af en bestemt Skibstype, bliver den Lethed, hvormed Skroget kan fremstilles, en Faktor af største Betydning, som der maa tages Hensyn til ved Liniernes Udformning.

Ved Projekteringen af „Victory“-Ski- bene havde en Del Autoriteter (særlig James L. Bates) fremført, at et Skrog med et forholdsvis langt parallelt Midterparti og saa rette Spanter som muligt vilde være lettere at bygge og muliggøre et mindre Antal Arbejdstimer pr. Skib end enhver anden Form.

En Sammenligning med „Liberty“-Ty- pen viste imidlertid, at dens parallelle Mid- terparti kun beløb sig til 22 % af Skibets Længde, og at der ikke fandtes andre Span- ter end dem i Bunden og paa et kort Parti af Skibssiden, der var rette. Saavel Klæd- ningens forskellige Dele som Sparterne var i stor Udstrækning krumme, samtidig med at Antallet af varme Plader var ringe.

Man besluttede sig derfor til at kon- struere to alternative Former til „Victory“- Projektet, den ene med relativt langt par- allelt Midterparti og saa mange rette Spanter som muligt, den anden med kortere parallel Midterdel og i det Hele taget mere krum Overflade. Der fremstilledes nu i stor Skala to Halvmodeller, en af hver Form. Herpaa studerede man in-ø-gaaende, hvorledes man skulde faa de simpleste og mest økonomiske Klædningsplader og Spanter. Efter disse Undersøgelser beslut- tede man at tilpasse Formen med den korte Midterdel. Denne Form gav nemlig et fær- re Antal varme Plader end den anden.

For at bestemme den nødvendige Frem- drivningseffekt udførte man senere de sæd- vanlige Helmodeller af begge Hovedformerne og prø- vede dem i Forsøgstank. Resultaterne viste, at Mod- standskurverne skar hinanden ved 16,5 kn, og at Mo- dellens med de fine Ender var fordelagtigere over denne Hastighed, medens den fyldige Model var overlegen ved lavere Hastigheder. Da Kurvernes Skæringspunkt laa ved saa stor Fart, ansaa man dog ikke, at Resul- taterne af Modelforsøgene med Hensyn til Modstand og Maskinkraft burde tillægges en afgørende Betyd- ning for nogen af Formerne.



„Husk at male Bunden med HEMPEL's Bundfarver“

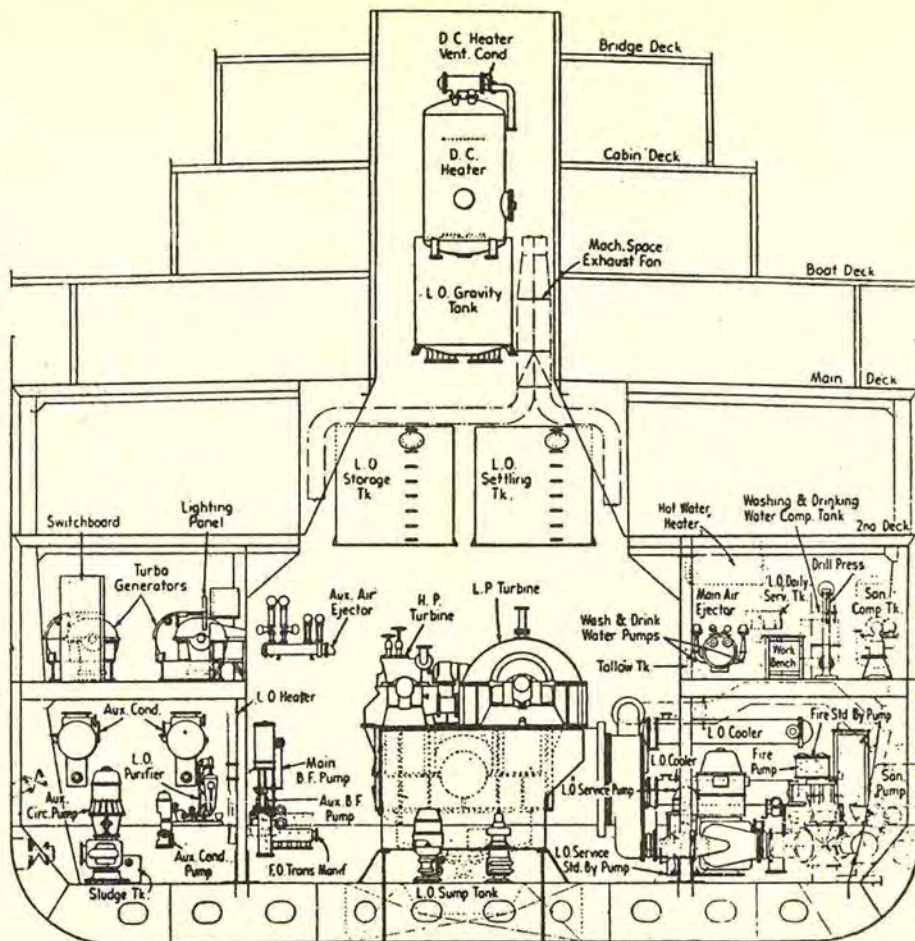
Alle Skibe efter Maritime Commissions Program er konstrueret, saa de faar et stort agterligt Trim i let Tilstand, og at Skruen holdes tilstrækkelig dybt nedsænket ved de forekommende Deplacementer under Rejsen. I let Tilstand uden Ballast giver det agterlige Trim kun en ganske lille Dybgang ved Forstævnen. Ved Projekteringen af „Victory“-Skibene ønskede man at faa et Skib, der var let at manøvrere i let Tilstand eller i Ballast, hvorfor Deplacementstygdepunktet blev lagt længere agterover end paa mange tidligere Skibe.

„Liberty“-Skibenes Aptering var efter de første Tegninger indrettet til 45 Mands Besætning foruden 4 Mand til Kanonbetjening. Efterhaanden blev Mandskabet paa disse Skibe forøget, saa det nu udgør 50 Mand foruden 31 Mand til rent militære Formaal, eller ialt 81 Mand, hvilket gør Beboelsesforholdene meget trange. „Victory“-Skibe er derfor fra Begyndelsen projekteret med en større Aptering, ialt for 90 Personer, 62 Mands Besætning og 28 Militære. Paa „Victory“-Typen lægger man Mærke til følgende Detailler. I Modsætning til „Liberty“-Typen, hvor Styrehuset gaar helt frem til Forkanten af Broen, er det paa „Victory“-Typen rykket en Spantedistance agterover, saa der er Passage tværskibs foran for det. Derved kan den vagthavende Officer lettere komme fra den ene Side af Broen til den anden, end hvis han hver Gang skal gennem Styrehuset med dets Døre. Paa Kommandobroen findes der foruden Styrehuset kun et Kortrum, saa intet andet Personale end det vagthavende behøver at opholde sig paa dette Dæk.

Paa Kahytsdækket (cabin deck) ligger foruden Kaptajns Opholds- og Sovekammer Lukafer for fire Styrmande, Artilleriofficeren og Telegrafisterne samt Radiorummet. Paa „Liberty“-Typens tilsvarende Dæk (Baadedækket) havde Kamrene for baade Dæks- og Maskinofficerer deres Plads. Skønt der ikke kan anføres nogen tvingende Grund herfor, har man dog fundet det formaalstjenligt at lægge Kamrene for de to Officersgrupper, hvis Arbejde er saa forskelligartet, hver for sig.

Kaptajnsaptingen paa „Liberty“-Skibene ligger agten for Styrehuset paa styrbords Side under et aabent Dæk, hvilket gør Førerens Opholdssted næsten uudholdeligt i tropiske Farvande. Paa „Victory“-Typen ligger de under Styrehuset og er derved bedre beskyttet mod Solvarmen.

1. Maskinmesters Sovekammer, Badeværelse og Kontor, som er af samme Størrelse og Indretning som

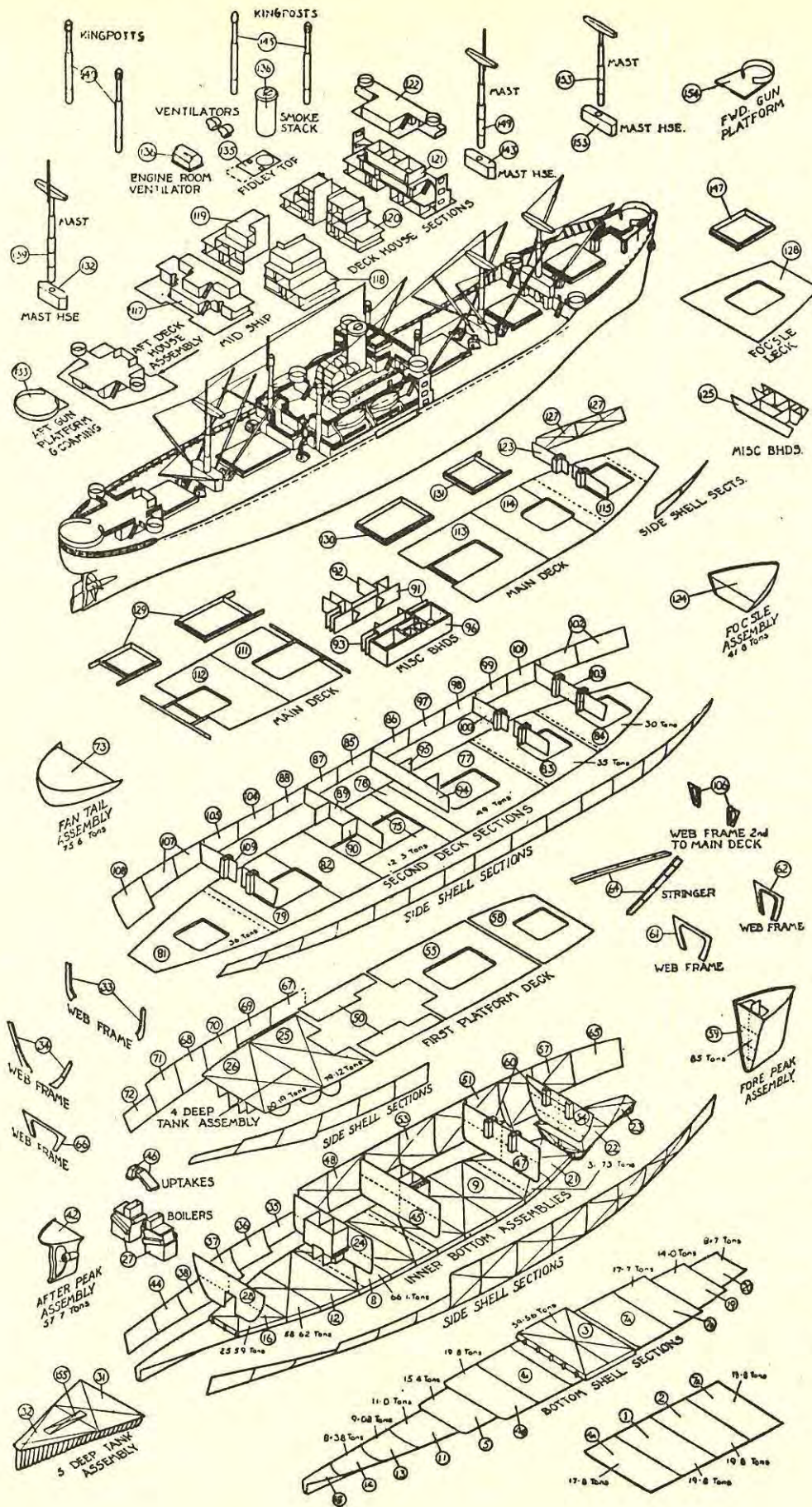


Sektion gennem Maskinrummet i AP2-Typen.

Kaptajns, ligger paa Forkanten af Baadedækket under Kaptajnsaptingen. De øvrige Maskinmesters Kamre ligger om BB, medens Officerernes Messe og Stirrids ligger om SB. Paa „Liberty“-Skibene ligger Officersmessen paa Baadedækket, hvor ogsaa Mandskabet har sine Kamre, hvorfor der til Tider kan være nogen Uro udenfor den.

Apteringen for den øvrige Del af Mandskabet ligger paa Hoveddækket paa begge Skibstyper. Arealen af Dørken pr. Mand er ca. 2,15 m² paa „Liberty“-Skibene, men 2,8 à 3,25 m² paa „Victory“-Skibene. Køjnene paa „Liberty“-Skibene er 300 mm (12) i Diameter, medens man paa „Victory“-Typen er gaaet op til 400 mm (16), hvorigennem Besætningen ombord har en vis Mulighed, saafremt det skulde være nødvendigt, for at kunne redde sig ud gennem dem.

„Victory“-Skibenes Standardmaskineri bestaar af Dampmaskiner med mekanisk Udveksling og oliefyrede Kedler. AP2-Varianten har 6000 AHK med en Skruer med 5,56 m Diameter og 100 O/M, og AP3-Varianten har 8500 AHK, en Skruer med 6,25 m Diameter og 85 O/M. Turbinemaskineriet arbejder i begge Typer med Damp af 31 kg/cm² og 394° ved Indstrømningen og 725 mm Vakuumbredde ved Udstrømningen. Som tidligere nævnt har Typerne en Hastighed af 15,5 hlv. 16,5 kn. — Medens det relative Brændselsforbrug paa „Liberty“-Skibene var meget stort, 0,59—0,63 kg/AHK/Tim., beregnes det for AP2-Typen til 0,30 og for AP3-Typen til 0,27/AHK/TH., d. v. s. ca. 50 % mindre.



Byggeenheder til et „Victory“-Skib efter Sektions-systemet.

- Bundklædningen — 1, 2, 4A, 4B, 5, 7A, 7B, 11—15, 19, 20,
- Inderbundssektioner — 3, 8, 9, 12, 16, 21—23,
- Tværskibs Skodder — 24, 28, 45, 47, 54, 89, 94, 100, 103, 109, 123,
- Højtanksektioner i Agterskibet — 31, 32, 155,
- Højtanksektioner under Platformdæk — 25, 26,
- Sideklædningsstykker — 35—38, 44, 48, 51, 53, 57, 65, 67—72, 85—88, 97—99, 101, 102, 104—108, 127,
- Forpeaksektion — 59 (Vægt 86,2 ts),
- Kedler — 27,
- Optræk — 46,
- Agterpeaksektioner — 42 (Vægt 58,6 ts),
- Platformdæk — 50, 55, 58,
- Stringere i Forskibet — 64,
- Pladespant — 33, 34, 61, 62, 66, 106,
- Dele af næstøverside Dæk — 75, 77—79, 81—84,
- Partielle langskibs Skodder 90, 95,
- Øverste Sektion i Forskibet — 124,
- Øverste Sektion i Agterskibet — 73 (Vægt 76,8 ts),
- Maskin- og Kedelcasing, Mellemdækksskodder — 91—93, 96, 125,
- Dele til Hoveddæk — 111—115,
- Lastlugesektioner — 129—131, 147,
- Baksdæk — 128,
- Kanonplatforme — 133, 154,
- Agterste Dækshus — 116,
- Sektioner til midtskibs Dækshus — 117—122,
- Dæk til Maskin- og Kedelcasing — 135,
- Maskinskylligt — 136,
- Skorsten — 138,
- Master med Udriggere og Mastehus — 132, 139, 143, 149, 153,



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«

AP2-Typens Turbiner yder under Frem normalt 6000 AHK ved 100 O/M af Propelleren, maksimalt 6600 AHK ved 103 O/M af Propelleren, under Bak mindst 2400 AHK ved 50 O/M af Propelleren. Højtryksturbinen yder 3000 AHK ved 5500 O/M, Lavtryksturbinen 3000 AHK ved 4000 O/M.

AP3-Typens 8500 AHK er ligeledes ligelig fordelt paa en Højtryks- og en Lavtryksturbine, som normalt løber med 6159 resp. 3509 O/M.

To Vandrørskedler er installeret i Forkart af Maskinrummet i begge Typer. AP3-Typens Kedler er noget større og bygget i 16 Sektioner, medens AP2-Typens udføres i 12 Sektioner. AP3-Kedlerne er forsynet med fire Oliebrændere, medens AP2-Kedlerne kun har tre. Kedlerne er konstrueret af Babcox og Wilcox Combustion Engineering og Foster Wheeler og fremstillet af de nævnte Firmaer samt af fire andre.

Dampkapaciteten opgives normalt at være for et Anlæg af AP3-Typen 34.000 m³/Tim. og 25.000 m³/Tim. for AP2-Typen. Ved Forcering af Kedlerne regnes med 52.500 resp. 37.500 m³/Tim. Kedlerne er konstrueret for et maksimalt Tryk paa 36,9 kg/cm². Damptrykket er ved Udtagning af Overhøderen beregnet til 21,7 kg/cm² og den tilsvarende Temperatur til 399°. Kedelvirkningsgraden er beregnet til 87%.

Skidene fremstilles i Masseproduktion efter Sektionssystemet. Billedet viser Skrogets Deling i Sektioner og andre Monteringsenheder, som det bruges ved et af Kaisers Værfter (Richmond i Kalifornien). Paa flere af Enhederne er Vægten angivet. Enhedernes Antal er ca. 160.

Elektrisk Svejsning og Automatsvejsning anvendes

i stor Udstrækning ved Fremstilling af Monteringsenhederne og Forbindelserne paa Beddingen.

Efter Produktionsprogrammet skulde der i 1944 fremstilles 340 „Victory“-Skibe.

J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved ved Svendborg

Umiddelbart før Pinse flyttede Eleverne paa J. Lauritzens Søfartsskole igen tilbage til Skolens Bygning i Kogtved ved Svendborg.

Skolebygningen havde i nogen Tid huset Hitler-jugend og tyske Flygtninge, saa der maatte en grundig Rengøring og Udluftning til, før Søfartseleverne kunde rykke ind.

Under Skolens Beslaglæggelse har Eleverne midlertidigt været om Bord i s. s. „Ninna Lau“, der var oplagt i Turø Bund, og Undervisningen blev her fortsat.

Paa Grund af Afbrydelserne ved Flytningen vil det nuværende Kursus, der ellers skulde slutte ca. 1. Juli, blive forlænget til ca. 15. Juli. Umiddelbart derefter begynder et nyt 3-Maaneders Kursus for Begyndere. Der antages fortrinsvis unge Mennesker i Alderen fra 15 til 18 Aar. Drengene med Mellemskoleeksamen eller Realeksamen vil blive foretrukket. Ansøgningskema kan rekvireres hos Rederiet J. Lauritzen, Hammerensgade 1, København K., Telf. Central 12.900.

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

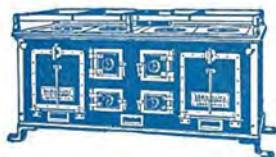
Alle Henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39. Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Announceafdelingen: TH. Central 9822. Gammel Mønt 39, København.

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
Faæes i alle Verdenshavne

Grundlagt
1899

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

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udrækning
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



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

C. K. HANSEN

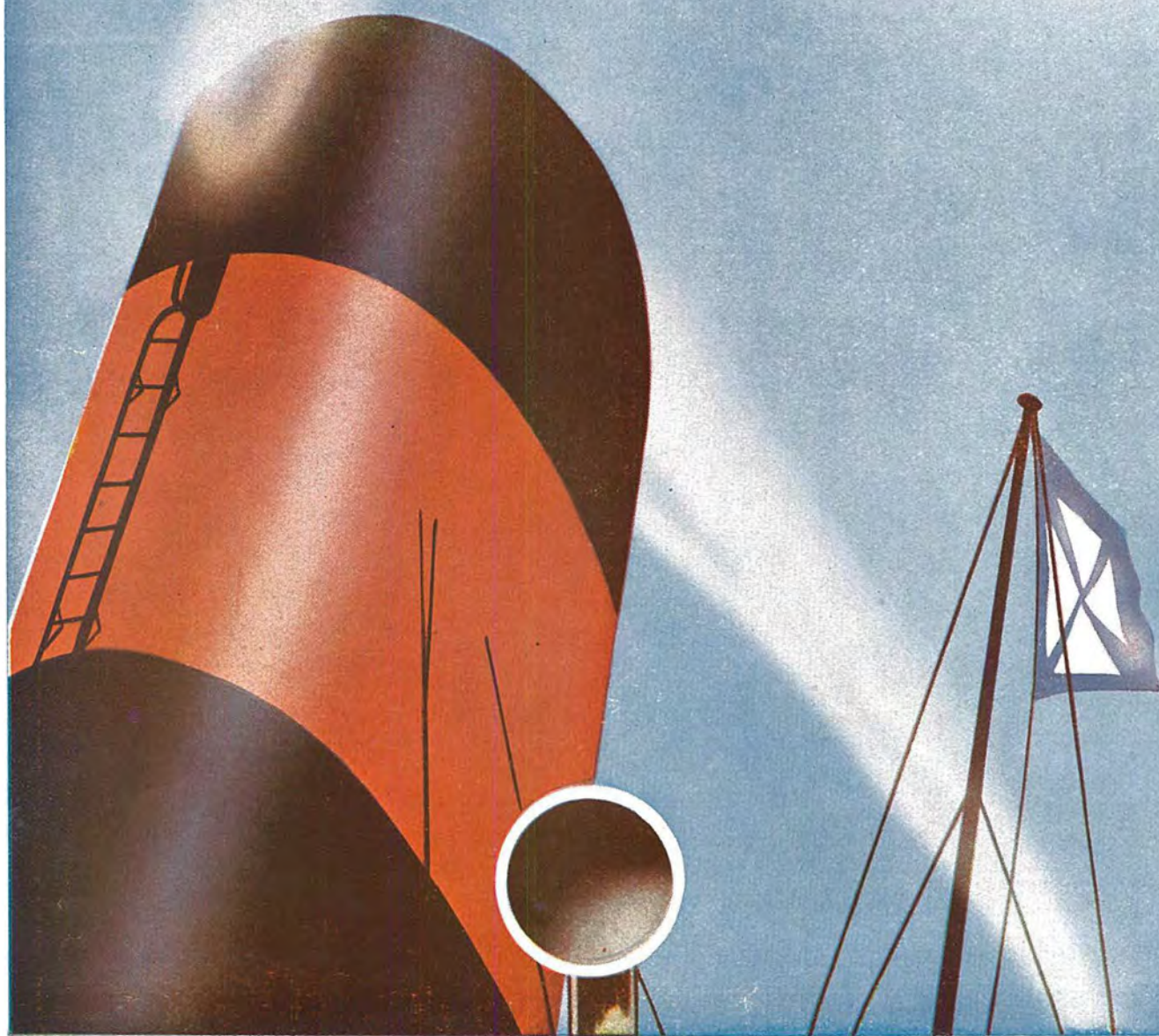


AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN
Telefon Central 72 (13 Ledninger)
Telegram-Adresse: HANSEN

*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

Det forenede Dampskibs-Selskab





VIKINGEN

75 Øre
1. August

PAA VAGT FOR DANMARK

Fot. CARL ØSTEN

1945 - Nr. 8
22. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

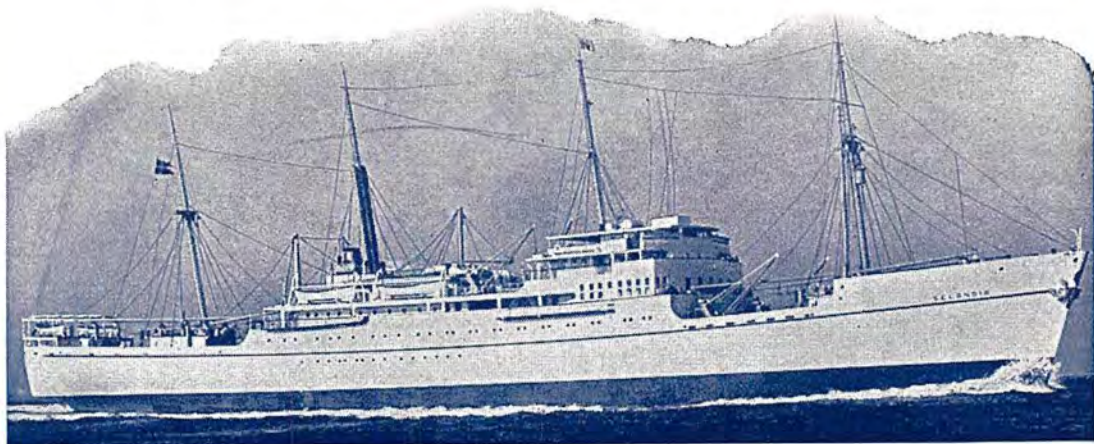
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Kristianiagade 8

Bangkok

Bombay
Buenos Aires
Calcutta
Capetown
Dairen
Durban
Guatemala
Hankow
Harbin
Havana
Hongkong

Egne Kontorer:

Johannesburg
Karachi
Kuala Lumpur
Madras
Manila
Mexico City
Montreal
New Orleans
New York
Penang
Port Elizabeth

Singapore

Rangoon
Saigon
San Francisco
San Salvador
Sao Paolo
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver B. C.
Weihaiwei

Vor Forsvarsmarine genopbygges -

Tekst og Fotos: CARL ØSTEN

Den torneroseagtige Idyl, der altid har smykket vort aarhundredgamle Orlogsværft, fik Tyskerne heldigvis ikke Tid til at ødelægge. Nu lyder atter gennem de tyste Kastanjealléer danske Marineres taktfaste Fødslag, medens Travailer med lige saa taktfaste Aareslag kløver Vandgravens stille Vande. Malerkoste er i Sving og giver de enkelte Skibe en lige saa smuk lysegraa Farve som den, der dækker de mange engelske velholdte Motorlaunches og Mine-sweepers, der ligger fortojede ved Torpedobaadsbroerne, og Støjen fra utallige Hamre og andet Værktøj i Smedier og paa Skibe giver tilligemed Ivsæsende Flammer fra Svejtsapparaterne et Billede af en Arbejdsglædens Aktivitet, hvis Rammer kun begrænses af den følelige Mangel paa Raamaterialer. Paa Holmens Virvar af Veje færdes atter vore flotte Officerer og andre Befalingsmænd, og ved 16-Tiden, naar der skejes ud overalt, er Porten ved Værftsbroen og Overfartsstedet ved Hønsbroen fyldt til Trængsel af „Holmens faste Stok“. Det er atter os, der raader og virker paa vort eget Orlogsværft og Flaadestation! Men det vil desværre tage mange Aar at genopbygge vor Flaade, som jo for Størstedelen gik tabt den 29. August 1945, heriblandt alle vore Undervandsbaade, og mange Maaneder for at faa repareret de Bygninger, som Tyskerne benyttede, og som overalt, hvor disse Vandaler slog sig ned, er slemt hærgede.

Med en af Chefen for Flaadestationen, Kommandør A. E. V. Grandjean elskværdigst givne Tilladelse foretager jeg en Rundtur paa Holmen for at se paa Genrejsningsarbejdet. At komme indenfor Værftsbroen er i Dag ikke saa ligetil, selv for en Pressemand. Adgangen er skærpet stærkt, og i det Tilfælde, hvor man ikke bliver hentet ved Broens Kontrol af en Ledsager, faar man udleveret en Passérseddél, paa hvilke den Person paa Holmen, man har Ærinde til, maa anføre Tiderne for Ankomst og Afgang. Det bliver for mit Vedkommende Vagtschefen paa Søværnets Kaserne, Kaptajnløjtnant Wesche, som bliver mig attachederet som Ledsager og Guide paa min Tur Holmen rundt, og hvis megen Viden jeg kan takke for en Mængde Oplysninger til denne Artikel. Det første fremmede, der møder En som gammel Mariner, er de Skydestillinger, Færdselsbommen og en Projektør, som Tyskerne har rejst lige uden for Værftsbrovagtten, men saa snart man er kommet indenfor paa Arsenaløen, er det gamle Billede sig selv ligt: Æbletræerne, der kanter Vejen,

tilhøre de store græsbevoksede Arealer med Fodboldbanen og tilvenstre Fyrskibsgraven med Fyrskibe og de paa Land oplagte Fløjte- og Lysbøjer. Jeg modtages af Hr. Wesche i Gymnastikinspektionens Kontorer i Gymnastikhuset, der indtil den gamle Kaserne paa Nyholm er restaureret, maa fungere som Kaserne for det indkaldte Mandskab, som mod Sædvane her maa sove i faste Køjer. Paa Kasernekontoret afføder denne Overgangstid en Række ekstraordinære Beføjelser, som afstedkommes af de ved Dokøen liggende engelske Skibe og de tyske Baade, der af Englænderne bliver dirigeret til Flaadestationen, og for hvilke Kasernen maa sørge for Udsættelse af Vagtposter, eftersom det selvsagt ikke kan tolereres, at det tyske Mandskab eller Flygtninge løber rundt paa Holmen paa egen Haand. Med Gymnastikhuset som Udgangspunkt for Turen Holmen rundt fører Kaptajnløjtnanten mig først ned imod Takkelloftsgraven, forbi Modelsamlingen, der fungerer som „Skaffehus“ for baade Officerer og Menige. Alle Modellerne er som bekendt evakueret til Frederiksborg Slot. Modelsamlingen er iøvrigt ikke til at kende igen, saadan er dens Interiører adskilte ved Skillerumsvægge, som Tyskerne lod opsætte.

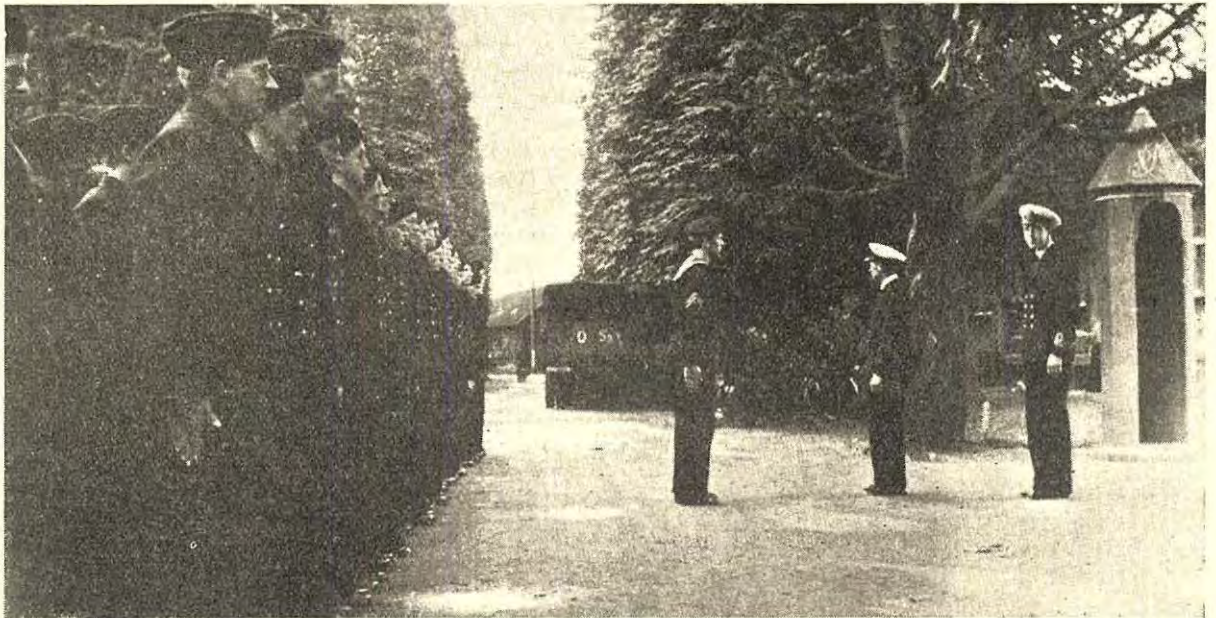
I Bygningens sydlige Fløj har K.F.U.M. indrettet sit Soldaterhjem. For Resten er det ikke sikkert, at Modelsamlingen vender tilbage til Holmen. Der er stærkt Tale om at lade den anbringe paa Søfartsmuseet paa Kronborg, hvor den rettelig hører hjemme, og hvortil Publikum, ikke mindst Turister, har en langt lettere Adgang end gennem Holmens selv i Fredstider tildels afspærrede Porte. I Takkelloftsgraven træffer jeg paa de første Marineskibe, bl. a. „Beskytteren“, der p. t. er oplagt. Dernæst passerer vi ved Flydedokkene de 2 nye Torpedobaade under Bygning, „Najaden“ og „Nymfen“, Inspektionsskibet „Heimdal“, der, saa snart det er færdigrepareret, skal afgaa til Nordsøen og Færøerne, Mineudlægningsfartøjerne „Lougen“ og „Laaland“ samt et Par tyske Koffardiskibe, der i Tyskertiden er indgaaet til Reparation, men som der endnu ikke er lavet noget ved. Øvre ved Torpedobaadsbroerne ligger ved de elegante, lette, engelske M.L.- og Q-Baade Ministrygerne „Søridderen“, „Søhunden“ og „Søulven“ under Kommando og fuldt sejlklare. Ved Undervandsbaadsbroerne ligger lige hjemhentet fra Tyskland Torpedobaaden „Hajen“ og „M. S. 10“. Som bekendt ventes der endnu et større Antal Baade fra Tyskland. Men ser de ud som de 2 her nævnte, vil det tage Tid, in-



Kasernens Vagtchef, Kaptajnløjtnant Wesche, instruerer en Underkanonér om de Øvelser, Mandskabet skal foretage.



En af „Holmens fæste Stok“ er her ved at opmale Navnet paa Ministrygeren „Søhunden“.



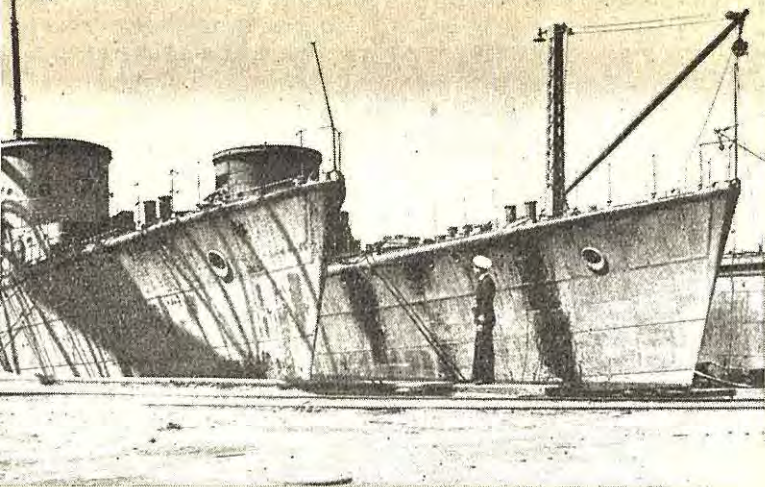
De 7 årnepligtiges Landlovsparade Søndag Kl. 8 repræsenterer ikke de samme U-uniformer som forhen. Stortrøjerne med de meget blaa Knapper er svenske og Huerne ikke tallerkenrunde, men Hverdagens skraa! — Man hjælper sig indtil videre, som man kan!



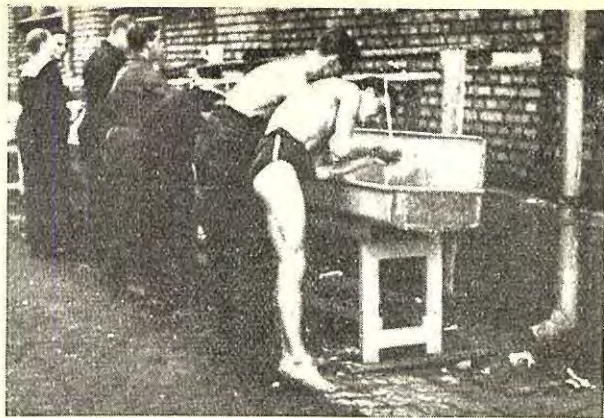
Fartøjsøvelse med Værnepligtige i Fyrskibsgraven.



En Deling genindkaldte Værnepligtige er ved at faa genopfrisket en Gang Gevækersercits af Underkanonér Engholm Jensen.



De søsatte, men ikke færdigbyggede Torpedobaade „Najaden“ og „Nymfen“, som heldigvis ikke blev færdige i Tyskertiden.



Kasernens Vaskeindretninger har man ikke haft Plads til indendørs. Men om kort Tid kan de Værnepligtige atter nyde den gamle Kasernes behagelige Vaskerum.



Matheleverne stiller op til Skafning.



Alle, baade Officerer og Menige, maa indtil videre skaffe i Modelsamlingens smukke Bygning, hvis ene Side flankeres af en Gallionsfigur i Thors Skikkelse.



Matheleverne opstillet til Eksercits med Maskinpistoler.

den Marinen faar dem bragt i Orden igen. Saa er vi efterhaanden naaet til Søofficersskolen, hvor vi lige kigger indenfor. Her ser sandelig ikke godt ud. Væggene har skallet, og Møblerne er stablet Hulter til Bulter. I Hall'en savner jeg Busten af Niels Juel, men den er heldigvis, erfarer jeg af Hr. Wesche, sammen med andre historiske Ting samt Skolens Bibliotek bragt i Sikkerhed kort efter Ophævelsen af Interneringen af Danskerne. Udenfor Skolen ses som andre Steder paa Holmen Stabler af Møbler samt Sengenestyr, som Tid efter anden bliver brændt. Alt var nemlig fyldt med Utøj fra Tysker-Tiden, og paa mange af de Skibe, som vi har passeret, kunde læses en Plakat „Adgang forbudt“. Det betød, at man var i Færd med at udrydde Utøjet, som næsten alle Skibene var blevet befængt med. Paa Flagbatteriet „Sixtus“ ser der heller ikke godt ud. Her har Tyskerne bygget Bunkers med Løbegrave og indrettet Skydestillinger. Paa Søværnets Kaserne er man saa vidt fremme med Restaureringen, at man mener snart at kunne tage den i Brug, hvorved et af de største Savn vil blive afhjulpet. Her sker samtidig efter svensk Mønster en Del Nyindretninger, som Orlogskaptajn Kai Dahl allerede for nogle Aar tilbage havde været i Sverrig for at studere. Kasernen vil herefter trods sine ca. 40 Aar fremtræde som en af Landets bedste, hvor baade Hygiejne og Hygge vil være forenet i skøn Samdrægtighed. I Søminegraven ligger Mineskibet „Lindermen“ og Torpedobaaden „Springeren“, som Tyskerne har ændret en Del paa ved Om- og Tilbygninger, der nu skal fjernes. Som det vil fremgaa af foranstaaende, er der endnu et godt Stykke Vej frem, inden de af „Herrefolket“ anrettede Skader kan gøres gode igen, og er meget længere Vej, inden vi faar en Marine, der nogenlunde kan komme op paa den gamle Styrke. Men det er jo kun glædeligt at se de Fremskridt, der allerede er sket i de forløbne Par Maaneder. Flaadestationens nye Tid indledtes den 10. Maj, hvor Basisstyrker fra den fra Sverrig hjemvendte danske Flotille i Forbindelse med Frihedskæmpere, indenfor hvilke saa godt som alle Flaadens Officerer, Befalingsmænd, Elever og 1945-Værnepligtige fandtes, holdt deres Indtog paa Holmen.

Om Genskabelsen af det nye Værn af Værnepligtige fortæller Chefen for Søværnets Kaserne, Kommandørkaptajn C. Westermann: „Den 23. Maj mødte paa Holmen de første genindkaldte, et halvt Hundrede Mand, som suppleredes de følgende Dage med et lignende Antal, og som i Begyndelsen af Juli naaede op paa ca. 900 Mand. Heraf er en Del overgaaet til Skibe og Marinedistrikter. Af det gamle Mandskab skal indkaldes mindst 1000 til. Den 1. Aug. indkaldes 1000 helt nye Rekrutter, der ikke som tidligere indkvarteres paa „Fyn“, men i den nye Arresødallejr, hvor de skal huses i Barakker, der er overgaaet fra Hæren eller efterladt af Tyskerne. Naar Rekrutternes Uddannelse er færdig 1. Okt., indkaldes atter 1000 nye Mand.“

Paa mit Spørgsmaal om, hvordan man har klaret Ekviperingen, da Tyskerne jo tog Rub og Stub af Mundering, svarer Kommandørkaptajnen: „Vi havde heldigvis faaet stukket en Del Uniformer til Side, og desuden var der lavet en hel Del til „Georg Stage“-Drengene, omend i „voksne“ Størrelser. Endvidere medførte de fra Sverrig hjemkomne Marinere, som

forlængst er hjemsendt, Uniformer. Desværre er det smaat med Undertøjet, vi har kun en Undertrøje til hver Mand, men til Gengæld raar de Værnepligtige saa udbetalt en Godtgørelse for Slitage af deres private Undertøj. Iøvrigt forsøger vi at gøre det saa godt for det genindkaldte Mandskab som muligt, de kom jo ind med kort Varsel. De faar saaledes et ekstra Nattegn om Ugen, Udpurring sker først Kl. 7, og Taptoen er saa sent som Kl. 22. I det hele taget bliver de ikke overanstrengt og har rigelig Tid til Sportsudøvning, om de vil, her udenfor paa Stadion. Og for første Gang i Holmens Historie har vi kvindelig Hjælp til at skrælle Kartofler og vaske op efter Skafning, et Arbejde, der i de første Dage udførtes af vore samfundsnyttige Lotter.“

Ikke langt fra Gymnastikhuset ligger Mathelevernes Kaserne, der er indrettet i det tidligere Gasmagasinet, hvor før Vagtkompagniet havde til Huse. Matheleverne selv var forhen som Regel indkvarteret ombord paa „Niels Juel“, der jo nu ligger paa Bunden af Kiels Havn. Paa mine forskellige Spørgsmaal om Mathelevernes Genindkaldelse og daglige Liv oplyser Chefen for Mathelevskolen, Orlogskaptajn Thobolarsen: „Eksercér-Skolen som omfatter ca. 117 Elever, indkaldtes igen den 23. Maj og havde kun været inde i 7 Uger i 1945. Vi venter at blive færdige med Skolen medio eller ultimo August. Der er saa stærkt Behov for Mather, at vi ikke kan uddanne dem saa hurtigt, som der er Brug for dem. Den sidste Del af deres Eksercérskoletid skal i Aar foregaa paa det nye Spødsbjerg Batteri i Nordsjælland, hvor der er et glimrende Terræn. Med Hensyn til Uniformerne er vi jævnt godt hjulpet, da vi havde faaet samlet en Del sammen. Iøvrigt skulde Eleverne stille i deres Uniformer, de var hjemsendt i. Det kunde de dog ikke alle, fordi Tyskerne havde taget Uniformerne fra en Del af de Elever, der virkede som Frihedskæmpere i Lejren ved Sorø, hvor de blev overrumplede.“ — —

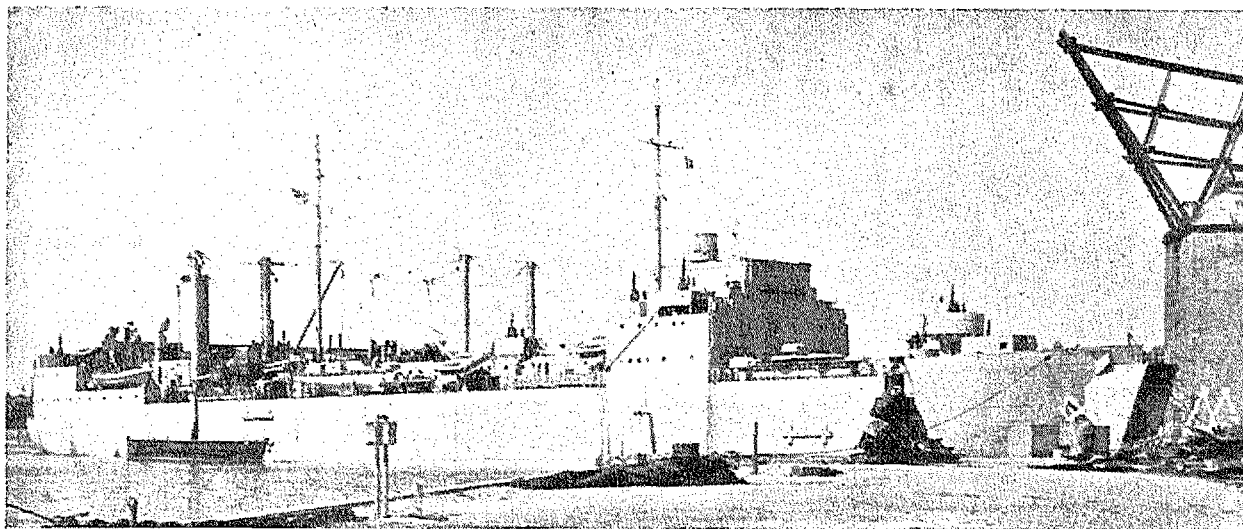
Da der forøvrigt længe blandt Eleverne har hersket Utilfredshed med, at de ingen Nattegn faar, benytter jeg Lejligheden til at forelægge Spørgsmaal herom for Chefen, der begrunder det med følgende: „Hvis Eleverne fortsætter med at være dygtige og flinke, skal de faa det, altsaa fra Lørdag Eftermiddag til Søndag Kl. 23. De kan jo iøvrigt faa det, naar særlige Familiefestligheder kræver det. Men vi kan ikke have, at Nattegnene er Skyld i, at Eleverne ikke kan følge med. Undervisningstiden er knap nok endda. Vi har just indført Undervisning i Dansk og Regning om Aftenen, og naar de senere hen kommer paa Specialist-Uddannelse paa Mathelevskolen, hvor der er meget at læse, kan det ikke nytte, at de er vænnet til for megen Frihed. Men som sagt, naar de er meget dygtige og flinke, skal de faa Nattegn.“ — —

Da jeg efter Rundturen i Kaptajnlejtant Wesches fornøjelige Selskab forlader Holmen, er det langt over Fyraften. Nu lyder der ingen Hammerslag, ingen Kommandoraab og ingen forstærkede Fodslag. Kun glade Stemmer fra de paa Stadion trænende Soldater og en Telefons uafsladelige Kimen bryder den rurale Stilhed, der har sænket sig over Holmens grønne Oase. Og hverken det for Flagedhalingen varskoende Vagtskud eller Taptoen vil bryde Stilheden. Disse Signaler vil først høres, naar den gamle

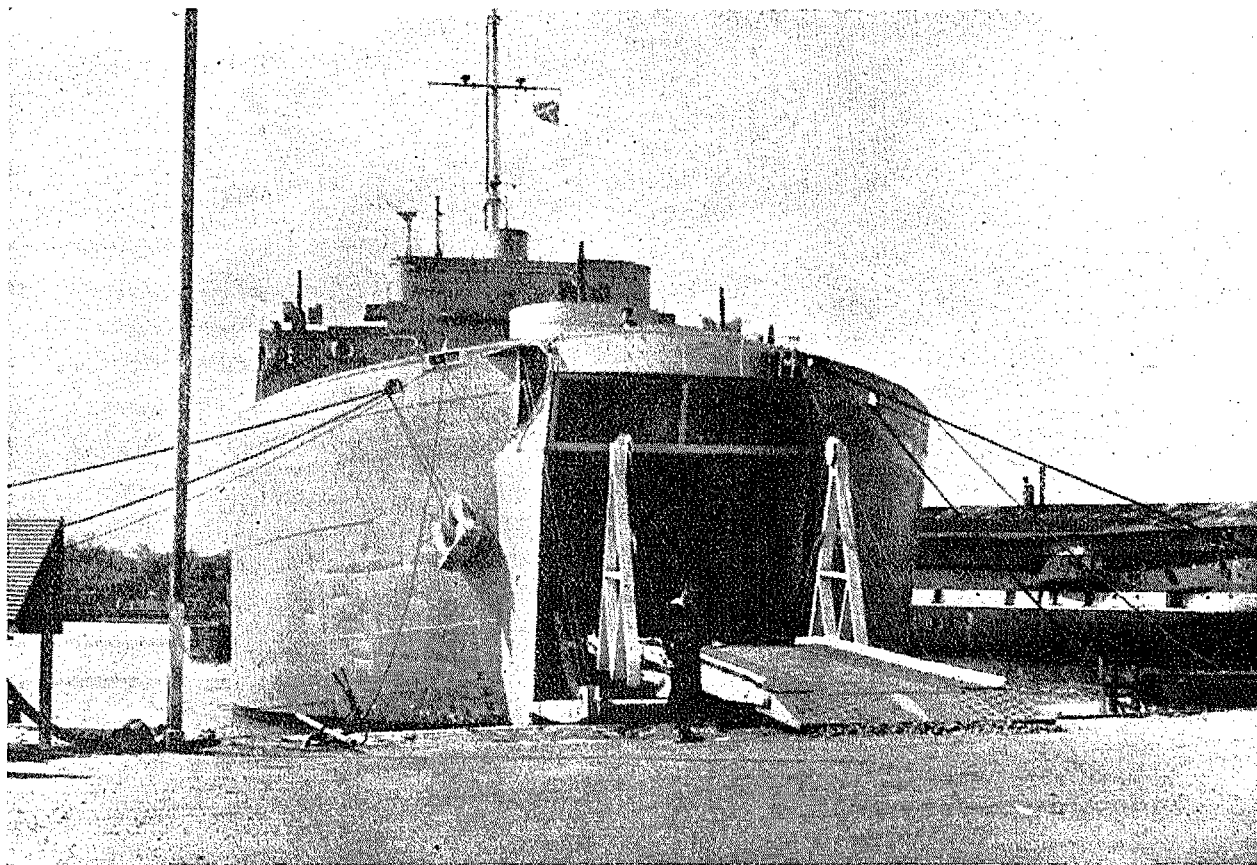
Kaserne atter er taget i Brug. Til den Tid vil ogsaa Reveillen hver Morgen lade sine skingrende Toner høre og kalde danske Mænd af Daad til Gerning paa ny, den Gerning, der ved at skabe og videreføre et maritimt Værn om vor Frihed og Selvstændighed skal være en Folkesag i Danmarks tusindaargamle Borg!

Det saa trist ud paa Holmen efter den 29. Aug., hvor sprængte eller sænkede Skibe sluttede et Ka-

pitel i vor Marines Historie, og hvor fremmede Undertrykkere kommanderede og huserede. Men siden Frihedstimen slog, er det atter gaaet fremad, og vil Officerer og Menige i en homogen Samarbejds Aand „løfte i Flok“ og Rigsdagen støtte med rundelike Bevillinger, skulde Danmark indenfor en overskuelig Aarrække kunne oprette sin Forsvarsmarines status quo. Carl Østen.



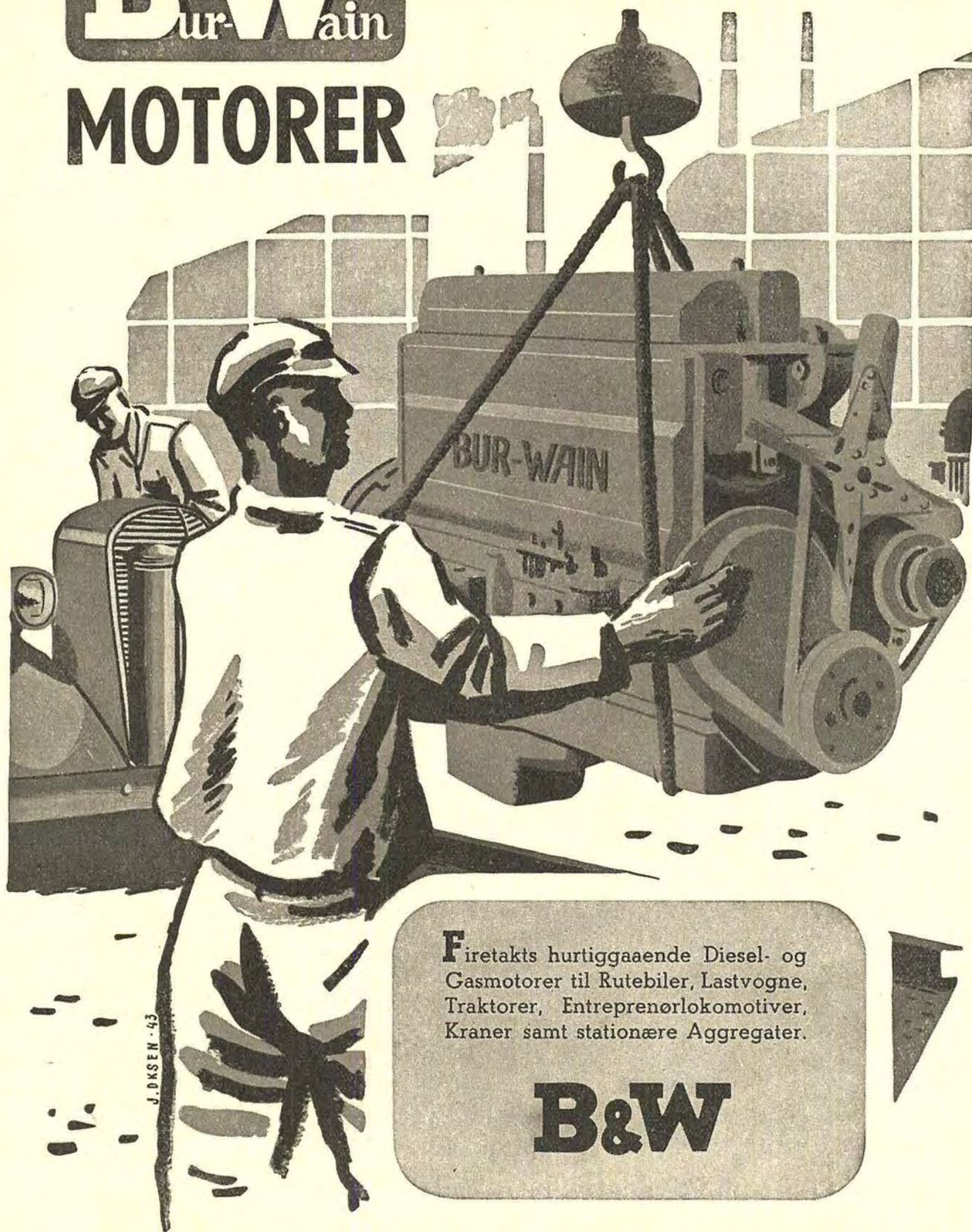
Der er vist ikke mange her i Landet, der ved, at København for en Tid har haft Besøg af et af de engelske Invasions-skibe, der deltog i Landgangsoperationerne i Normandiet paa D-Dagen. „Tasajera“ hed det, og naar ikke flere fik Lejlighed til at bese det nærmere, skyldes det, at det laa forstøjet paa Holmen, hvortil Adgangen er sværere end nogensinde. Paa det ene af Billederne ses den oplukkede Stævn med tilsvarende Bro, ad hvilke Tanks og Biler rullede ind paa den franske Kyst. Under Dæk ligner disse Invations-skibe Vogndækkene paa vore Færger. At bringe nærmere Enkeltheder om Skibet, paa hvilket „Vikings“ Medarbejder aflagde Besøg, dets Indretning, Deplacement etc., er Tiden ikke inde til endnu. — Foto: Carl Østen.



BW

ur-wain

MOTORER



Firetakts hurtiggaaende Diesel- og Gasmotorer til Rutebiler, Lastvogne, Traktorer, Entreprenørlokomotiver, Kraner samt stationære Aggregater.

B&W

^{A/s} BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
SALGSORGANISATION: ^{A/s} NORDISK DIESELAUTO · KØBENHAVN V · C. 12.890

Fra Panserskibenes **BARNDOM**

Af

OSCAR JENSEN

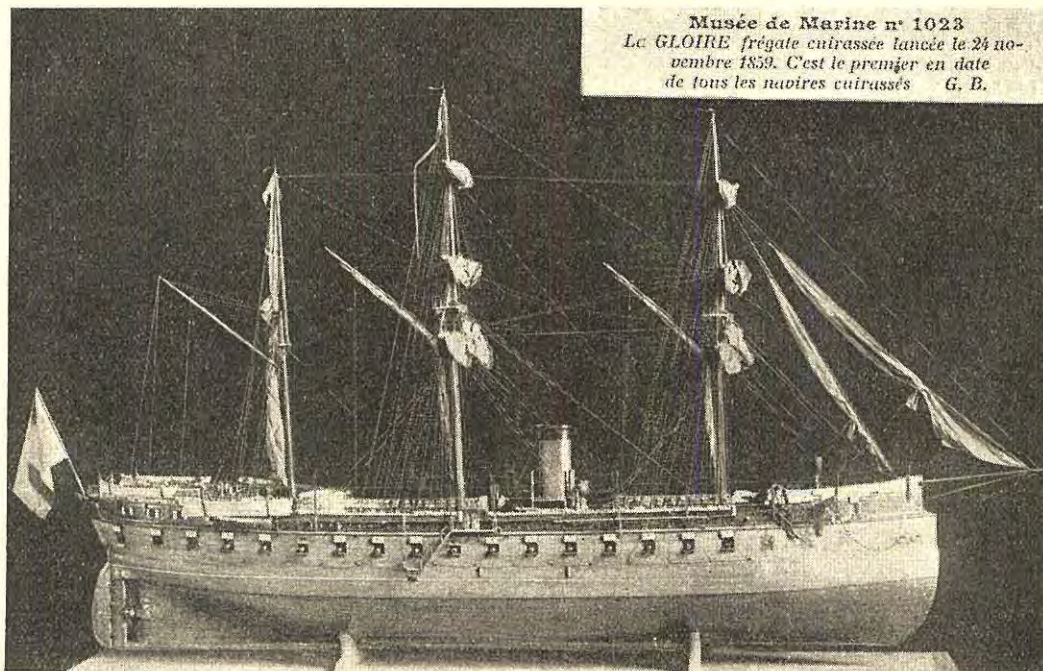
DEN maritime Histories to første panserklædte Krigsskibe var Frankrigs „La Gloire“ — bygget 1859 — og Englands „The Warrior“, som løb af Stabelen Aaret efter. Skønt disse to Skibe, der indledede denne nye Epoke i Krigsførelsen til Søs, ikke adskilte sig synderligt med Hensyn til Bemastning og Rigning fra andre af Datidens store Krigsskibe, var de dog af Udseende og Konstruktion vidt forskellige fra disse og fra hinanden. De var begge kombinerede Damp- og Sejlskibe, men mens „La Gloire“ havde en Forstævn som en Kutter og en normal Skorsten, havde „The Warrior“ en stærkt udbygget Clipperstævn og to lave Røghatte, som set udenbords fra næppe var synlige over Skibets Finkenet. Som Panserskibe betragtet var disse to efter Nutidsbegreber meget svage og saarbare. Saaledes var til Eksempel kun de tre Femtedele af „The Warrior“s Sider pansrede — og kun med $4\frac{1}{2}$ Tommer tykke Jernplader uden paa en 18 Tommer tyk Træklædning. Og for begges Vedkommende havde hverken Bov, Laaringer, Ror eller Styregrejer nogen særlig Beskyttelse.

Andre Nationer fulgte naturligvis hurtigt Frankrigs og Englands Eksempel, og det gik Slag i Slag med Forbedringer. Saaledes fandt man i Frankrig paa at forsyne de pansrede Skibe med en Staalspore — en saakaldt Vædder — i Skibets Forstævn under Vandlinien, og man kaldte disse Skibe „Panservædderskibe“. Naturligvis kunde man ikke helt kassere og bortkaste det hidtil anvendte Materiel — Træskibene, og man gik saa over til at forandre en Del af de gamle Skibe

ved at borttage noget af Skrogets Højde over Vandet og beklæde Resten med Panserplader. I Danmark blev saaledes Linieskibet „Dannebrog“ ombygget til Panserfregat. Der blev i denne Overgangsperiode ofret enorme Summer til saadanne Forbedringer af de forskellige Nationers Krigsflaader, uden at man dog endnu havde nogen Erfaring for, at disse kostbare panserklædte Krigsskibe var de hidtil gangbare Typer overlegne i Kampkraft; og det var først i 1862 under den nordamerikanske Borgerkrig, at Sagkundskaben fik sine Formodninger i saa Henseende bekræftede.

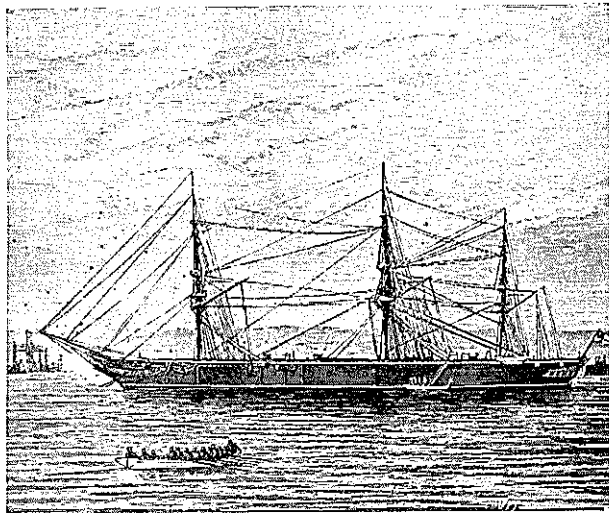
Før Borgerkrigen havde Sydstaterne overhovedet ingen Krigsflaade, men ved dens Udbrud bemægtigede de sig straks Dampfregatten „Merrimac“, som var Nordstaternes største og bedste Krigsskib, men som netop laa for Kedelreparation ved Marineværftet i Norfolk, hvor Nordstaterne havde store Oplag af Krigsmateriel og Ammunition. Naar dette Marineværft ved Elisabeth-Flodens Udløb i James-Floden lige overfor og kun 11 km fra Nordstaternes største Flaadestation Hampton Red ved Chesapeak-Bugten straks ved Fjendtlighedernes Begyndelse kom i Sydstaternes Besiddelse, skyldtes dette for en stor Del den omboende Befolknings og Værftarbejdernes Sympati for de Konfødereredes Seg og deres Hjælp, da de fjendtlige Tropper i Ilmarci naede frem til Norfolk.

I deres Sejrsrus viste de Konfødererede ingen Skaansel mod Nordstaternes Ejendom — hverken paa Land eller Vand. Fregatten blev stukket i Brand; men om dette skete med Forsæt eller ved Uforsigtighed,



Det franske Panserskib „La Gloire“, bygget 1859. (Efter Mødel i det franske Marine-Museum.)

skal være usagt. Det sidste er vel mest sandsynligt; thi man gjorde sig mange Anstrengelser for at bekæmpe Ilden. Men da dette endelig lykkedes, var „Merrimac“ fuldstændig afmastet og havde lidt saa megen anden ovenbords Skade, at den før saa stolte Fregat nærmest lignede et kullet Vrag, og man ansaa det ikke



Det engelske Panserskib „The Warrior“, bygget 1860.

for Urtagen værd at foretage en Reparation, da ingen regnede med, at dette igen kunde blive et anvendeligt Krigsskib.

Senere kom de Konfødererede i Tanker om, at de maaske alligevel kunde bruge Vraget til at genere deres Modstandere med, og saa var der nogle kloge Hoveder iblandt dem, der fandt paa, at dette bedst lod sig gøre, dersom det blev forandret og armeret efter de nye Metoder, som flere europæiske Stater var begyndt at anvende paa deres Krigsfartøjer.

Saa genopstod det allerede konderede Vrag af den før saa stolte Fregat som et i Sømandsøjne Misfoster af et Skib — klædt i Panser og Plade fra Fortil Agter, og som i hvert Fald en enkelt Dag skulde blive en sand Terror for sine talmæssigt langt overlegne Modstandere. Skroget blev skaaret ned til 3 Fod over Vandlinjen og blev forsynet med en bombesikker og opefter skraanende Overbygning, der strakte sig ud over Skue og Ror. Denne Overbygning var tømret op af 20 Tømmer tykke Egeplanker og var udvendig beklædt med 4½ Tommer tykke Jernplader. Selve det nedskaaene Skrogs Sider var til 6 Fod under Vandlinjen ogsaa pansret med lignende Jernplader, men i Bov og Agterende var Pladerne af Staal; og Forstævnen var under Vandlinjen forsynet med en langt fremrækkende og skarp Staalvædder. Den havde ingen Master. Kun Skorstenen, en Flagstang og et lille pansret Korthus ragede op over den skraa Overbygning, der ogsaa rummede Bestykingen, som udgjorde 8 Kanoner af svær Kaliber — 11 Tommers — 3 i hver Side og 1 i hver af Kolossens brede Ender.

Saaledes havde „Merrimac“, der med sin tidligere himmelstræbende Rig og sine hvide Sejltarne havde været en Fryd for ethvert Sømandsøje, skiftet Udseende — til et Monstrum, der beskrevet af et Øjenvidne til dets Bevægelser gennem Vandet, da det efter Omforandringen løb ud fra Værftet, nærmest lignede

en uhyre halvt neddykket Krokodille. De Konfødererede døbte Kolossen om til „Virginia“; men saavel i Folkemunde som i Historien beholdt den Navnet „Merrimac“, og der er derfor heller ingen Grund til at give den noget andet Navn i Beskrivelsen af dens kortvarige Glansperiode.

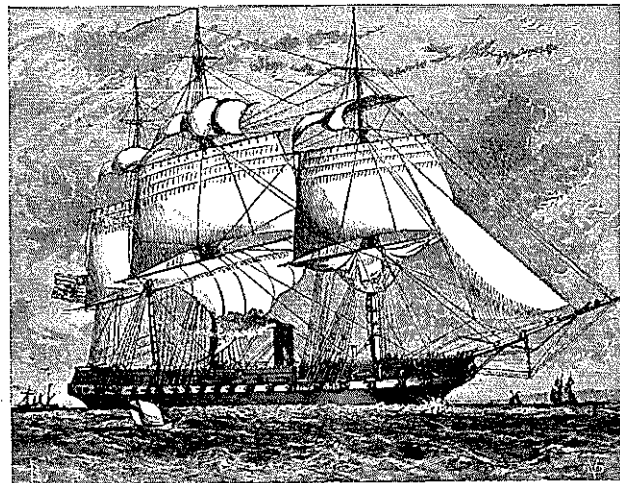
Den 8. Marts 1862 ved Daggry forlod „Merrimac“ Norfolk under Kaptajn Buchanan's Kommando og satte Kurs direkte mod Hampton Red, hvor Nordstaternes fem Fregatter „Congress“, „Cumberland“, „Minnesota“, „St. Lawrence“ og „Roanoake“ samt nogle mindre Krigsfartøjer i Øjeblikket var stationerede. Disse fem Fregatter havde tilsammen en Besætning paa henved 2.000 Mand og var bestykket med 150 Kanoner, men Skibene var alle Træskibe uden Panserbeklædning.

Det var en blikstille Morgen. At man om Bord i Nordstaternes Skibe ikke ventede noget Angreb fremgik tydeligt af, at de havde deres Baade liggende i Vandet ved de udryggede Baadebomme, og af det i deres Rig til Tørring ophængte Vasketøj, og det lod ikke til, at man foretog sig noget for hverken at tage Baadene om Bord eller bjærge Vasketøj.

Hvad kunde vel være Aarsagen til denne Ligegyldighed? Havde de endnu ikke set den mærkelige, sorte og drabelige Tingest, der kom anstigende, eller var de ikke klar over, hvad det var, siden de saaledes ignorerede dens Ankomst. Kunde det maaske tænkes, at de var helt uvidende om de Konfødereredes Foretagende i Norfolk? Eller var de udrustet med Torpedoeer, hvormed de stolede paa at kunne sænke selv et pansret Skib som „Merrimac“ paa mindre end et Minut? Dette var Spørgsmaal, som diskuteredes blandt de Konfødereredes Tilhængere, som betragtede Begivenheden inde fra Land.

Pludselig blev der Røre om Bord i Fregatterne. Baadsmanspiberne skingrede gennem Morgenens Stilhed. Om Bord i dem alle blev der gjort klart Skib, og hermed var Spørgsmaalene til Dels besvarede.

„Merrimac“ begyndte Kampen med at affyre en fuld Bredside mod „Congress“, som ved denne Salve fik et føleligt Tab blandt det Mandskab, der betjente dens Kanoner. Derefter fortsatte den pansrede Kolos mod „Cumberland“ og ramlede for fuld Kraft ind i



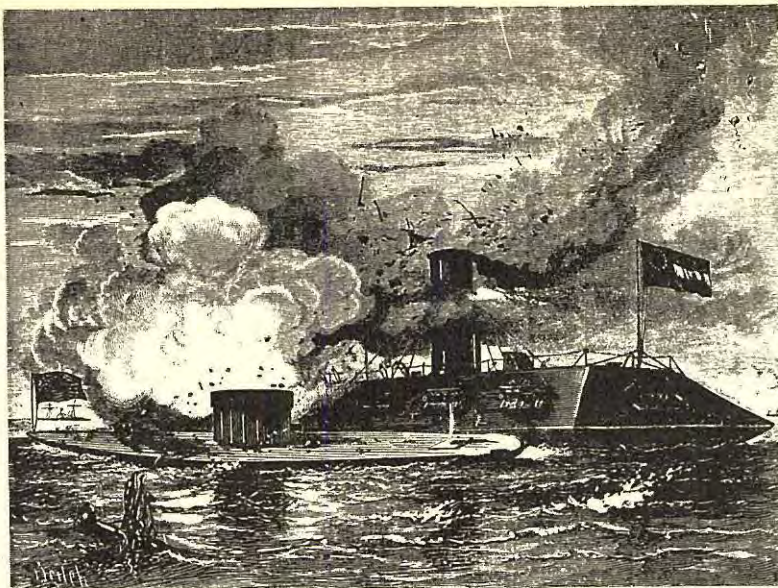
Den nordamerikanske Sejl-Fregat „Merrimac“ før de Konfødererede erobrede den og ombyggede den til Panserskib.

denne Fregats bagbords Bov, hvorved den slog to af sin Modstanders Kanonporte sammen til een og skar med sin Vædder et Hul i dens Skrog under Vandlinien. Samtidig sendte den med sin forreste Kanon en Granat ind over „Cumberland“s Batteridæk og dræbte dermed 10 Mand. Saa bakkede „Merrimac“ sig fri, men gik straks efter frem igen og passerede tæt langs Siden af Modstanderen, som den i Forbifarten sendte endnu en Salve, der yderligere dræbte 16 Mand.

Skønt meget ilde medtaget — baade over og under Vandet — og overladt til at klare sig selv blev „Cumberland“ dog intet Øjeblik sin Angriber Svar skyldig. Den affyrede Bredside efter Bredside mod „Merrimac“, men Kuglerne prellede som Gummibolde af mod det pansrede Skibs Sider uden at gøre ringeste Skade. Kort efter vendte den pansrede Kolos tilbage og rendte endnu en Gang for fuld Kraft sin Vædder — denne Gang midtskibs — ind i „Cumberland“, som derefter hurtigt fyldte og begyndte at synke. Den gik ned med Forskibet først og under fortsat Kanonade fra de af dens Kanoner, som endnu var brugelige, og saa længe disse var oven Vande. Den sank med Flaget vajende under sin Gaffel, og dens samlede Tab i Dræbte og Drukneede udgjorde 120 Mand. Som det senere hed i Sydstaternes Presse, viste de Konfødererede ved denne Lejlighed deres bedste menneskelige Følelser og en enestaaende Ridderlighed ved ikke at skyde paa de Baade, der ukaldede var travlt beskæftigede med at bjærge de Overlevende.

Efter saaledes at have gjort det af med „Cumberland“ vendte Kaptajn Buchanan atter sin Interesse mod „Congress“. Men denne Fregats Chef og hans underordnede Officerer, som havde været Tilskuere til „Cumberland“s Skæbne, satte nu alt ind paa, at „Merrimac“ ikke ogsaa skulde faa Lejlighed til at sænke deres Skib; og da der nu var opstaaet en let Brise, gav de Fregatten al den Sejlbug, der kunde hænges paa den og styrede ind efter Fort Monroe for eventuelt at sætte den paa Land. „Merrimac“ fulgte dog hurtigt efter den og gav den Bredside efter Bredside med en ødelæggende og dræbende Virkning, men som tappert blev besvaret af „Congress“ med det ene glatte Lag efter det andet, hvilket dog ikke voldte den pansrede Kolos større Skade end Loppestik paa en Elefant.

Saaledes fortsattes i sin Helhed denne første Styrkeprøve mellem det pansrede Skib og Skibe af Træ, og hvis endelige Resultat blev en Succes for Panseret. Kampen var begyndt ved Daggry. Klokkeren 5 om Eftermiddagen havde Kaptajn Buchanan med „Merrimac“ sænket „Cumberland“, erobret og brændt „Congress“, drevet „Minnesota“ paa Land og tildels ødelagt „St. Lawrence“ og „Roanoake“, som forgæves havde søgt Ly under Fort Monroes Kanoner. hvorefter han øjensynligt veltilfreds med sit Dagværk dampede ind under de Konfødereredes Landbatterier ved Sewall's Point, for som det allerede befrygtedes af Garnisonen i Fort Monroe, at begynde forfra den næste Dag med helt



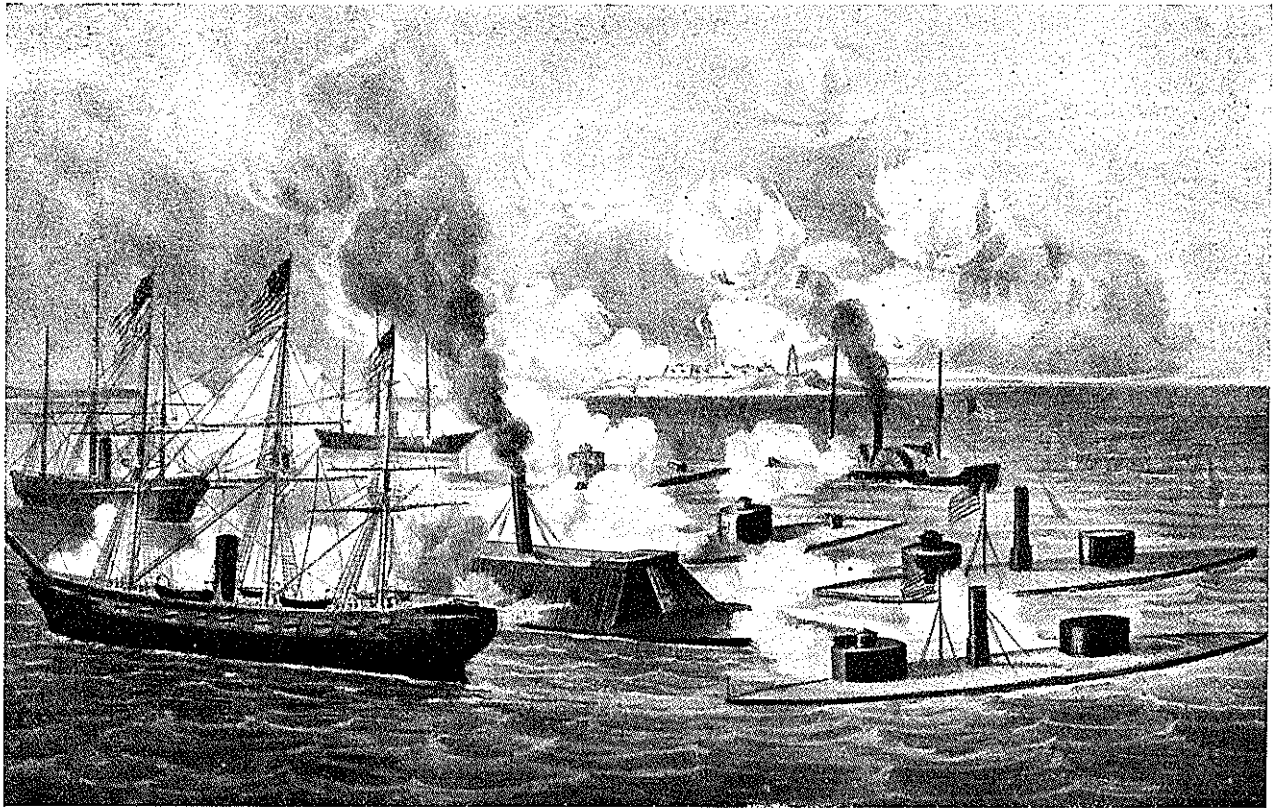
Kampen mellem Sydstaternes pansrede „Merrimac“ og Nordstaternes „Monitor“ paa Hampton Red den 9. Marts 1862.

at udslette „St. Lawrence“, og „Roanoake“ som endnu holdtes flydende paa Pumperne — ødelægge al Udrustning, alle Forsyninger og Varehuse i Land, bombardere Fortet og gøre sig til Herre over Hampton Red. Man var ikke i Tvivl om, at dette pansrede Uhyre vilde være i Stand til at nedkæmpe hele Nordstaternes øvrige Flaade, dersom man fandt paa at sende disse Træskibe imod det. Der var for Fort Monroes Garnison al Grund til med Bekymring at imødesee den følgende Dag.

Men Klokkeren 9 samme Aften stævnedes en underlig Tingest ind paa Hampton Red. Der laa med Dækket i Vandskorpen, og paa Afstand lignede den nærmest et vældigt, langt Hyttefad med en rund Gevæks midt paa Overdækket, et lidt højere, men tyndt Rør Agter, hvorfra den pulsedes Røg op — og yderst ude i dens spidse Forende en Stang med Nordstaternes Flag.

Det var den berømte svensk-amerikanske Ingeniør og Opfinder John Ericsson's Panserbatteri, Taarnskibet „Monitor“. I Nordstaternes Admiralitet havde man hele Tiden holdt sig nøje underrettet om, hvad de Konfødererede foretog sig i Norfolk, og for at imødegaa deres Planer havde man givet John Ericsson frie Hænder til at fremstille dette Taarnskib, som specielt var konstrueret til at tage Kampen op mod det Uhyre, som de Konfødererede havde faaet ud af den originale „Merrimac“, og som de brovttende havde betegnet som uovervindelig. Den paatænkte Aktion mod Hampton Red var ogsaa Nordstaternes Admiralitet bekendt, og „Monitor“ var efter normale Forhold sendt rettidig af Sted for at hjælpe til med at imødegaa den. Men paa Vejen fra New York blev den overnalet af en orkanagtig Storm, som truede med at sende den til Bunds, og som forsinkede den, saa den først naaede frem, da „Merrimac“ efter sit første Dagværk var gaaet i Hi.

Udvendig fra og paa Afstand saa „Monitor“ som sagt ikke ud af ret meget, men syret paa nært Hold og indenbords blev Billedet straks noget andet. Dens Skrog, der saa godt som intet Fribord havde, var pansret med 5 Tommer tykke Staalplader. Den nævnte



Skitse fra Slaget ved Mobile Bay den 5. August 1864. (Skitsen viser de forskellige Skibstyper, der deltog i Slaget — gamle Sejl-Fregatter, en interimistisk Hjul-Kanonbaad, de Konfødereredes nybyggede Panzerkolos „Tennessee“, som var en Kopi af „Merrimac“, samt een- og totaarnede Monitorer.)

runde Gevækst midtskibs var dens Pansertaarn — en Staal-Cylinder, 9 Fod høj, 20 Fod i Diameter, og hvis Vægge og Loft overalt var 9 Tommer tykke. Dette Taarn kunde rotere efter Behag ved Dampkraft, saa de to svære Dalgren-Kanoner, som det indeholdt, og som udgjorde hele Skibets Bestykning, kunde skyde i alle Retninger. Haledes disse Kanoner ind for at lades, gled særlige Panzerplader automatisk for og tætnede Skydeaabningerne i Taarnet. Saavel Skruen som Roret — ja, selv Ankrene var beskyttet. Helt forude paa Dækket var et lille, lavt og ligeledes pansret Kort- og Udkigshus til Navigering, og hvorfra Styringen, som foregik inde i det skudsikre Skrog, dirigeredes.

Uder. Tvivl har de Konfødererede haft en Anelse om, at der var noget farligt ved den underlige Tingest, der kom anstigende imod dem, da de den følgende Morgen stoed ud fra Sewall's Point med den efter deres Opfattelse uovervindelige „Merrimac“ — antagelig for som ventet at fortsætte Gaarsdagens Ødelæggelser, ellers vilde denne vel næppe være gaaet saa forsigtigt frem, som den gjorde. Men det samme var for øvrigt ogsaa Tilfældet med „Monitor“, da denne kom nærmere ind paa Modstanderen. Det var, ligesom de hver især lurede paa at finde det mest bejlejlige Øjeblik til at fare løs paa hinanden.

Det første Skud blev affyret fra „Monitor“ i ca. 100 Meters Afstand, og saa tog Kampen sin Begyndelse med en livlig Kanonade fra begge Sider, uden at nogen af Parterne dog led nogen Skade; thi paa den lange Afstand prellede Kuglerne simpelt hen af mod de to Modstanderes Panzerklædning. Saa tabte Kaptajn Buchanan Taalmodigheden og besluttede at løbe sin

Modstander i Sænk. Hans første Forsøg i saa Henseende mislykkedes fuldstændigt ved „Monitor“s overlegne Manøvreedygtighed, og et gentaget Forsøg, hvorunder det dog lykkedes ham at strejfe Taarnskibet lidt foran midtskibs, havde kun til Følge, at „Monitor“ snurrede rundt som en Top, men for øvrigt holdt Balancen og var aldeles upaavirket af den Kugleregn, „Merrimac“ samtidig øste ud over den.

Under denne Karusseltur havde „Monitor“ midlertidig indstillet Skydningen. Dens Besætning følte sig nu overbevist om, at deres Taarnbatteri hverken kunde løbes eller skydes i Sænk, og den tog med koldt Blod mod „Merrimac“s vedholdende Ild, mens den paa nært Hold nu begyndte at kredse omkring sin Modstander, indtil den pludselig syntes at have fundet et fordelagtigt Maal for et nyt Forsøg med dens to Dalgren-Kanoner. I dette Maal fik saa „Merrimac“ to Fuldræffere, som begge gik ret igennem baade dens Jernpanzer og Træklædning og lavede en frygtelig Ravage inde i Kolossen. Et tredje Skud fulgte hurtigt efter, og nu ventede de Konfødererede ikke paa flere af samme Slags. For *full speed* og ilde tilredt tog „Merrimac“ Flugten, og saaledes endte denne Episode i Borgerkrigen med en fuldstændig Sejr for John Ericssons „Monitor“.

Affæren paa Hampton Red den 9. Marts 1862 blev i Søkrigshistorien et Vendepunkt af stor Betydning. Bygningen af Taarnskibe af forskellige Konstruktioner, men alle ud fra det samme Grundprincip og de Erfaringer, der var indhøstet ved Ericssons „Monitor“, som foreløbig nød den højeste Anseelse, tog nu

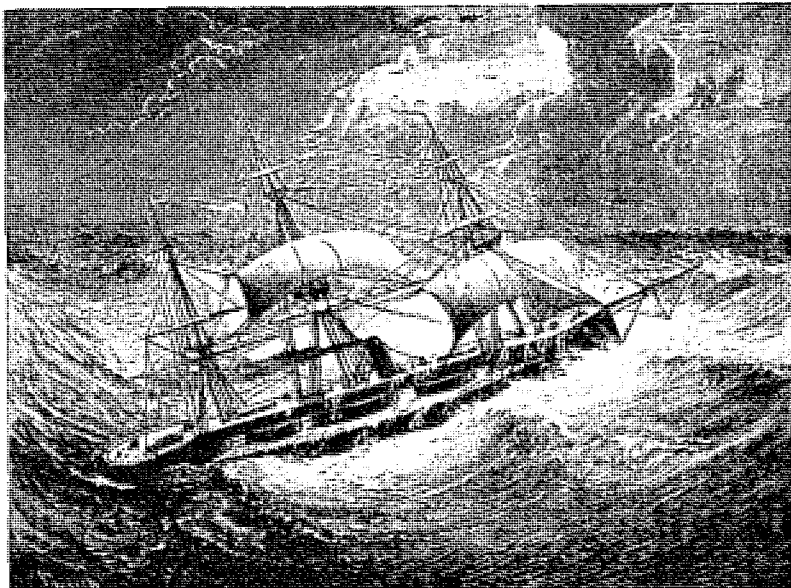
Fart — ikke alene paa Nordstaternes Marineværfter, men ogsaa i flere andre Nationers Krigsmariner; og inden længe nøjedes man ikke med at konstruere Monitorer med et enkelt roterende Pansertaarn, men gjorde dem ogsaa to-taarnede. I saa Henseende var det ogsaa Nordstaterne, der gik i Spidsen; og det var saadanne to-taarnede Monitorer, der den 5. August 1864 væsentlig bidrog til at levere de Konfødererede det afgørende Nederlag til Søs i Slaget ved Mobile Bay.

Hvor fortrinlige disse Taarnskibe end ansaas for at være som Kampmiddel til Kystforsvar eller til Kamp mod andre Skibe i smult Vande, saa viste det sig dog snart, at de ikke var velegnede som søgaaende Krigsskibe. De havde for lidt Plads til et tilstrækkeligt Kulforraad; deres ringe Fribord og den tunge Overbelastning med Pansertaarne og det i disse anbragte svære Skyts forvandlede dem i høj Sø næsten til Undervandsbaade, hvilket selvfølgelig ikke var Meningen, og de kunde ikke præstere nogen særlig stor Fart.

Indtil 1870 havde man overalt i Europa forsøgt at bøde paa disse Svagheder og Mangler, og mange forskellige Typer havde efterhaanden set Dagens Lys. Den Konstruktion, der i denne Periode vakte mest Opmærksomhed og den største Diskussion, var dog det saakaldte søgaaende Taarnskib „The Captain“, som det engelske Admiralitet havde ladet bygge efter Tegninger og Forslag af den engelske Marinekaptajn Cowper Cole, der havde indlagt sig store Fortjenester under Krim-Krigen, og som haade var anerkendt som en praktisk Sømand og for sin Interesse for Løsning af store videnskabelige Opgaver. Efter hans Tegninger blev ogsaa senere det danske Taarnskib „Rolf Krake“ bygget.

„The Captain“ var efter Datidens Begreber et stort Skib paa 4,272 Tons, som blev drevet frem med baade Sejl, Damp og to Skruer. Dets Panserklædning var over og til 4 Fod under Vandlinien 9 Tommer tyk, men aftog derfra og nedefter gradvis i Tykkelse til 3 Tommer. Det havde to roterende Pansertaarne paa Dækket — af Dimensioner, som aldrig tidligere fremstillet og bestykket med 6 meget svære Kanoner. Det havde kun ringe Fribord, hvilket gav Anledning til megen Kritik. Men til Gengæld var Bakken forude og Rundingen Agter hævet højt op over det øvrige Dæk, og disse to ophøjede Dele af Skibet var forbundet med hinanden med et saakaldt hurricane-deck — et Orkandæk, som gik hen over Pansertaarnene. Det besynderligste ved dette tilsyneladende ranke Taarnskib var dog, at det foruden sin Dampkraft havde en usædvanlig høj Rejsning med tilsvarende Sejlføring og var rigget som Fregat — altsammen noget, der yderligere maatte formindske Skibets Stabilitet, og som mange erfarne Søfolk den Gang spaaede før eller senere vilde føre til en Katastrofe.

„The Captain“ sejlede i Begyndelsen af September 1870 ud fra Portsmouth paa sin Jomfrurejse og var indlemmet i en Eskadre paa i alt 11 Skibe, som skulde til Middelhavet. Alle 11 Enheder fulgtes troligt ad, og



Den engelske Panser- og Taarnfregat „The Captain“ under haerd Storm i Biscaya.

Eskadrechefen holdt hver Morgen pligtskyldigst Tal over dem. Men saa skete det efter en Nats haard og byget Storm i Biscaya, at Eskadren var skrumpet ind til 10 Enheder, og da man hurtigt blev klar over, at det savnede Skib var „The Captain“, lod Chefen hele den øvrige Eskadre dreje bi for at vente paa Efternøleren, som antoges at være sattet agterud paa Grund af Stormen.

Eskadrechefen kunde lige saa godt have foresat sig at vente til Dommedag; thi allerede den følgende Morgen indløb der til det britiske Admiralitet en alarmerende Efterretning om, at „The Captain“ var kænret og gaaet til Bunds i Spanske Søen med hele sin Besætning. Efterretningen spredtes som en Løbeild, og hele Storbritanniens Befolkning blev rystet over Ulykken og det enorme Tab af Menneskeliv, hvilket sidste dog viste sig at være lidt overdrevet. Dog var næsten 600 Mand og deriblandt Skibets Konstruktor Kaptajn Powker Cole under et Sekunds Varsel sendt ind i Evigheden. Kun 18 Mand af den talrige Besætning, som i Kæntringsøjeblikket havde haft Vagt paa Dækket, var sluppet levende fra Katastrofen og havde i en af Skibets Baade bjærget sig ind til Kap Finisterre.

Efter denne Katastrofe gik man bort fra disse lave Taarnskibe med svære Rejsninger, og man forsøgte sig med andre Konstruktioner, der var bedre egnede som søgaaende Skibe. Derimod gjorde de lave Taarnskibe uden Rejsning endnu god Fyldest til Kystforsvar. Men efterhaanden som Panseret maatte gøres sværere efter Skytsets Forbedring og større Kraft, og der ogsaa maatte tages Hensyn til Virkningen af Miner og Torpedoer, gik man over til helt andre Skibstyper — Typer, som stadig forbedredes og afpassedes efter Udviklingen i Krigsførelsen til Søs, og som satte Punktum for Panserskibenes Barndom. Oscar Jensen.

A/S MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders

HELGOLAND

Den tidligere danske Klippeø, der blev Basis for tyske Flyvere og Undervandsbaade

I Slutningen af April dette Aar rettede engelske Bombeflyvere en Række voldsomme Angreb mod den lille Nordsø-Ø Helgoland. Luftflaader paa 1000 Maskiner bombede gentagne Gange „Nordens Gibraltar“ og omskabte i Løbet af faa Dage den engang saa mægtige Fæstning til en rygende Ruinhob. Porten til Vesttyskland og Indsejlingen til Elben, Ejderen, Weser, Jade, Cuxhafen, Bremen og Hamborg, som denne lille Ø beherskede, var dermed aabnet. Et Kapitel i den lille skæbneomtumlede Øs Historie var afsluttet.

Det er dog uden for al Tvivl, at det sidste Kapitel i denne lille Øs Historie endnu ikke er skrevet. Dertil er dens Beliggenhed for betydningsfuld. Engang var den i engelske Hænder, og det er ikke usandsynligt, at England paany ved Fredens Afslutning vil forlange Øen overleveret. Ogsaa Danmark kunde møde med historiske Krav paa Øen, thi den længste Del af den historiske Tid har Øen været paa danske Hænder. Dog, en saa vigtig Position tør man vel ikke haabe vil blive overgivet i vore Hænder?

Helgoland, der er den yderste af de frisiske Øer, hører nu til den tyske Provins Slesvig-Holsten. Dens Størrelse er ubetydelig, og den bestaar af Sandstensmasse, der maa beskyttes mod Nordsøens Brændinger ved kraftige Moler. Dens Overflade ligger ca. 70 Meter over Havets Overflade, og det tager mindre end én Time at gaa Øen rundt. Men som strategisk og militært Støttepunkt har Øen gennem Tiderne været efterstræbt af Nordsømagterne. Oprindeligt hørte Helgoland til de danske Besiddelser, men under Krigen mod England fra 1807—14 satte den engelske Flaade, som fuldstændigt havde Herredømmet i vore Farvande, sig fast paa nogle af vore Øer, Anholt og Helgoland, og Øen maatte nu gøre Tjeneste som Flaadestation mod Napoleons Angreb. Da først Englænderne var paa Øen, blev de der, og ved Freden i Wien 1815 maatte vi afstaa Helgoland.

Under Krigen med Tyskland i 1864 kom det til at spille en vis Rolle, at Øen og Farvandet deromkring var neutralt. Den 9. Maj 1864 stødte en østrigsk Flaadeafdeling under Tegetthoff sammen med den danske Vesterhavseskadre under Suenson. Efter en haard Kamp blev de østrigske Skibe sat i Brand og maatte søge Ly under det neutrale Helgoland, hvor de danske Skibe maatte opgive Forfølgelsen. Kampen ved Helgoland var en ubetinget Sejr for den danske Flaade, og omend Sejren ikke fik nogen væsentlig Indflydelse paa selve Krigens Gang, saa var den dog et lysende Punkt midt i en mørk Tid.

Men ogsaa Tyskerne havde dog faaet Øjnene op for Øens Betydning, og i 1890 lykkedes det tyske For-

handlere at formaa den engelske Premierminister Gladstone til at overlade Tyskland Helgoland mod til Gengæld at give England Størstedelen af den 3000 Gange større østafrikanske Ø Zanzibar og Protektoratet over Somaliland!

Byttet kunde synes problematisk, og alligevel ofrede Kejser Wilhelm i Løbet af 25 Aar over 700 Millioner Kroner alene paa Øens Beskyttelse og Befæstning. Det blev da ogsaa een af Verdens stærkeste Fæstninger, saa stærk, at ingen af de Allierede i Krigen 1914—18 vovede at forcere Minefeltet og forsøge et Angreb. Herudfor stod ogsaa den første Verdenskrigs største Søslag, Jyllandsslaget eller Slaget ved Helgoland, som det ogsaa kaldes. Den 31. Maj 1916 mødtes den engelske og den tyske Højsøflaade udfør Jyllands Kyst. Efter en haard Kamp trak Tyskerne sig om Aftenen ud af Kampen for at søge hjem. Natten igennem kæmpedes der med lette Styrker, idet den engelske Admiral Jellicoe søgte at afskære Fjenden Tilbage-toget. Beskyttet af Mørket slap Tyskerne forbi de engelske Skibe og ind bag Minespærringerne i Helgolandsbugten, og derind turde de engelske Skibe ikke følge dem.

Det kæmpemæssige kunstige Havneanlæg havde under Krigen været Basis for den tyske Nordsøflaades Krydsere og Undervandsbaade, og naturligvis maatte det for England være af stor Vigtighed nu at faa denne Trusel mod selve det engelske Søherredømme fjernet. Bittert havde man maattet fortryde Gladstones Byttehandel, der fra et købmandsmæssigt Synspunkt havde været en enestaaende Forretning, men som militært og strategisk havde været en himmelraabende Dumhed! Nu var der en Lejlighed til at raade Bod paa Dumheden. Og efter Versailles-Fredens Bestemmelser blev hele det kæmpemæssige Havneanlæg sprængt i Stumper og Stykker, Batterierne jævnet med Jorden, det svære Skyts afmonteret, de underjordiske Labyrinth-gange lukket, og Ammunitionskamre og Elevatorskakter plomberet med Cementpropper. Ødelæggelser for Hundrede Millioner Kroner. Videre bestemtes det i Freds-Traktaten, at Befæstningerne, de militære Bygninger og Havneanlæggene ikke maatte genopføres og Anlæg af lignende Art ikke opføres i Fremtiden!

Men den 2. Januar 1936 vaagnede Øens Beboere op om Morgenen og fandt overalt store Plakater, der paa een Gang forbød den frie Passage paa Øen. Store Dele af Helgoland blev afspærret, og snart stod der Vagtposter overalt. Samtidig begyndte der et overmaade travlt Liv paa den før saa fredelige lille Ø. Sandpumpere og Boremaskiner larmede Dagen lang. Ogsaa Helgoland var blevet draget ind i den tyske

Genoprustnings febrilske Liv. En ny Flaadehavn blev bygget og kraftige Batterier installeret. Arbejdet blev fremmet med den størst mulige Energi, og i Løbet af forbavsende kort Tid var Øen atter forvandlet til den uindtagelige Fæstning, den var før den første Verdenskrig, da den var udstyret med 12 Tommer Marinekanoner og 11 Tommer Haubitser.

Men Helgoland ligger langt ude i Havet. Og selv om ogsaa andre tyske Øer snart blev inddraget i Befæstningsplanerne, Borkum, Wangeroog, Norderney og Sild, saa gik dette Brud paa Versailles-Freden kun langsomt eller slet ikke op for den store Verden. Heller ikke herhjemme anede man, hvad der foregik paa den tidligere danske Ø. Der var allerede andre og større Problemer, der lagde Beslag paa Opmærksomheden. Det var først, da de langtrækkende Kanoner tegnede sig som mørke, ildevarslende Silhouetter mod Nord-Søens Himmel, at Verden ude omkring Tyskland blev urolig.

Den 17. November 1936 skrev Echo de Paris en opsigtsvækkende Artikel om de enorme tyske Befæstningsanlæg om Kiel og Helgolandsbugten:

„Tyskland har dermed paa ny sikret sig fuldstændig Kontrol med Adgangen fra Nord- til Østersøen. Den tyske Kyst, hertil medregnet Helgoland og de frisiske Øer, er i Øjeblikket endnu stærkere end før Krigen . . .“

Artiklens Forfatter pegede endvidere paa, at der paa Vesterhavsoerne, specielt Helgoland og Sild, fandtes mægtige Hangaranlæg til Sikring af den tyske Nordsøkyst. Hurtigt skydende Antiluftskys og langtrækkende Skibskanoner var allerede i Stilling, den store Undervandsbaadshavn genopbygget, og der indrettedes ogsaa Basis for en stor Hydroplan-Flaade.

Helgoland fik da ogsaa i Begyndelsen af den anden Verdenskrig stor Betydning som Udgangspunkt for Luftangrebene paa England og ikke mindst mod London, ogsaa mange af Søkrigens Operationer og Undervandsbaadstogter udgik herfra. Til Trods for kraftige engelske Luftangreb paa Ø-Baserne Sild og Helgoland lykkedes det ikke i den første Del af Krigen at sætte Befæstningerne helt ud af Spillet eller fuldstændig ødelægge de underjordiske Hangarer og Startbaner. Morgenen efter saadanne heftige Bombeangreb kunde man ovre fra Land se Flyvemaskiner blive rullet ud af Hangarerne og snart efter stige til Vejrs paa Togt mod den engelske Fjende.

Men som Krigen skred frem blev ogsaa — som bekendt — den Bombelast, en Flyvemaskine kunde medføre, betydelig større, ogsaa Sprængvirkningen steg i væsentlig Grad. Naturligvis søgte man at lade Befæst-

ningsværkerne holde Trit med denne Udvikling — men forgæves! Og i Slutningen af April 1945 maatte man betragte Fæstningen Helgoland som endelig sat ud af Spillet. Da havde den ogsaa været virksom i Krigens seks Aar.

Set udefra ligner Helgoland en trekantet Blok af rød Sandsten. Den har tidligere været nævnt fem Gange saa stor, som den er nu. En undersøisk Fjeldryg giver et betydeligt Rids af Øens tidligere Omfang. Mod Vesterhavets Storm og Brænding har man maattet skærme Øen kunstigt, og lange Moler strækker sig ud i Havet for at hindre dette i at tage mere af Øen. Helgoland er delt i tre Dele, et højtliggende Klippeplateau med grønne Græsgange, Kystpartiet, hvor den største Del af Øens 2.800 Indbyggere bor, og endelig den skinnende hvide Strandbred. Denne Inddeling har dannet Motivet for Farverne i Helgolændernes eget Flag, der er nemlig stærkt lokalpatriotiske og har eget Flag: grønt, rødt og hvidt. „Grün ist dat Land, rood is de Kant, witt is de Sand, datt is de Flag vun't hillige Land,“ siger de om den Sag. Befolkningen paa Øen, der hører til den frisiske Folkestamme, der under dansk Styre altid stejlt holdt paa sin Selvstændighed, er nærer sig for Hovedpartens Vedkommende under normale Forhold som Lodser og Fiskere. Men før Udbruddet af denne Krig tjente man de største Penge paa de Tusinder af Badegæster, der aarligt kom til Helgoland, det herlige Sommerferieland. Om denne Turiststrøm vender tilbage er vel ikke helt sikkert, bliver Øen aabnet, gør den det nok, som Badested findes der jo faa bedre. Mindre sikker er Øens politiske Skæbne derimod. Faar Tyskland Lov til at beholde den, er det givet, at den bliver fuldstændig demilitariseret — og denne Gang bliver Kontrollen sikkert effektiv! Men maaske benytter England Lejligheden til at gøre Gladstones Fadæse fra 1890 god igen. Som engelsk Flaadebase vil Øen betyde den fuldstændige Kontrol med alle Tysklands Bevægelser i Nordsøen, og herfra vil man fra Luften kunne beherske hele Nordvesttyskland. Det er sikkert Overvejelser, som ikke blankt kan afvises. Det kunde vel ogsaa tænkes, at man internationaliserede Øen, ligesom der har været Tale om at skabe en internationaliseret Kanalzone langs Kielerkanalen. Hvis denne Tanke bliver til Virkelighed, er det vel ikke udelukket, at den ogsaa overføres paa Helgoland og andre af de strategisk vigtige frisiske Øer. Og endelig saa kunde Danmark jo møde op med et historisk Krav paa Øen!

V. K. Sørensen.

Vor Redaktion og vore Kontorer flytter

den 1. August til Christiansborggade Nr. 1 (ved Langebro)
København K.

Vi beder Dem derfor erindre dette, og
vore Telefoner er stadig uforandret
Central 9822 og Byen 8040.

VIKINGEN's Redaktion.

**Vi holder
os til**



**ESBJERG TOV-
VÆRKSFABRIK A/S**



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

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

**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

Bunkers:

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

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI
SVENDBORG
Aarhus - Kolding - Haderslev



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 — 4248

D/S DRACO

Korresponderende Reder: **R. Fischer-Nielsen**
Amaliegade 35 B Telf. Palæ 5906



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

Korvetten »Galathea«s

Jordomsejlingstogt

(Fortsat)

Af Gustav Kragh

FORUDEN „Ganges“ havde Bille i Calcutta lejet en dansk Bark, „Christine“, som skulde være Transportskib mellem Øerne, og d. 3. December afgik disse to Skibe sammen til Øen Lille Nicobar, hvor „Ganges“ skulde begynde Opmaalingen af Farvandet mellem denne og den sydligste og største Ø, Store Nicobar eller Sambelong. Premierløjtnant Rothe, „Galathea“s Fjerdekommanderende, skulde lede Opmaalingsarbejdet; Zoologen Reinhardt og Tredjelæge Didrichsen, der var Botaniker, fulgte ligeledes med, medens Geologen Dr. Rink gik om Bord i „Christine“. Bille gav Kaptejn løjtnant Aschlund Besked om, at „Galathea“ vilde gaa til de nordligste Øer for at begynde Opmaalingen der og bestemte Ankerpladsen ved Øen Nancowrys Nordvest Kyst til Samlingssted i Slutningen af Januar Maaned.

Efter at en af den danske Regering udsendt Handelsagent, Herr Nopitch, der var ankommet med Damppekatten fra Suez, havde meldt sig om Bord, forlod „Galathea“ Juleaftensdag Calcutta og gik med Strømmen ned ad Floden, hvor den om Aftenen ankrede udfor Calcuttas botaniske Have og antagelig dér fejrede en stilfærdig Julefest — Bille nævner intet herom. Næste Morgen kom en Bugserdamper og slæbte Korvetten Floden ned. Det gik som paa Turen op — om Aftenen faldt Ankret, næste Morgen fortsattes videre. Slæbeturen sluttede forøvrigt med en Kontravers mellem Bille og Damperens Skipper, der forlangte en ublu Ekstrapris udover det, der var akkorderet om.

„En hel Dags Betaling til, ca. 300 Rupier mere, for et Arbejde, der kunde gøres endnu samme Aften i Løbet af to Timer?“ skriver Bille. „Dette nægtede jeg brat ud; han slap Slæberen, og vi gik til Ankers. Siden efter, da han kom om Bord for at hente sine Penge, bød han sig til at tage os ud for 100 Rupier, men nu svarede jeg Nej og lod ham gaa!“

Saa klarede Bille selv sit Skib ud til Søs.

Arbejdet paa Nicobarerne — Oplodning af Havet mellem Øerne, Opmaaling, geologiske, geografiske og botaniske Undersøgelser, Besøg paa samtlige Øer og Forsøg paa Kolonisering paa dertil egnede Steder — blev et veritabelt Eventyr for „Galathea“s Besætning, selv om det til Tider ogsaa var et haardt Arbejde.

Øgrupperne Andamanerne (nordligst) og Nicobarerne (sydligst) danner i det bengalske Hav en Bue mellem Birmas Sydspids og Su-

matras Nordende. Nicobarerne bestaar af 19 Øer, der mellem 6,45 og 9,15 Graders Nordbredde, 92,45 og 94 Graders Østlængde ligger i tre Grupper. Af den sydligste Gruppe er Store- og Lille Nicobar de vigtigste; Mellemgruppen bestaar af 9 Øer, hvoraf de mest kendte er Nancowery og Kamerta, og nordligst ligger Kar Nicobar. Øernes samlede Areal er 1772 Kvadratkilometer. De nordligste og mellemste Øer er lave og bevokset med Kokospalmer, de sydligste derimod højere og tæt dækket af tropisk Skov, de indfødte smaa, kraftige Folk af mongolsk Type og Klimaet meget usundt.



Urskov paa Store Nicobar.

Bille satte Kursen Nord om Andamanerne, da han havde Ordre til at undersøge den ubeboede Ø Barren Island. Havde Juleaften været en stille Aften, vel sagtens med Juletræ, Juleprædiken af Pastor Hansen, Jule-salmer og smaa Julegaver, medens Tankerne dvælede ved Hjemmet og de søre der, blev Nytaarsaften betydelig livligere. Besætningen fik Punch og Tilladelse til at danse paa Agterdækket og Skansen. Om Formiddagen den 3. Januar præjede Udkiggen paa Mærseraaen: „Land i Sigte!“ — det var Barren Island. Om Aftenen ved 6-Tiden var „Galathea“ en Sømil fra Øen, som var en Vulkan med en høj Ringvold, hvori der paa Nordvest Siden fandtes en smal Aabning. Gennem denne kunde Bille se selve Vulkankeglen, der stod som en graasort, ganske jævn og glat Pyramide midt i den lysegrønne Vegetation, som dækkede Ringvolden. Korvetten holdt Natten igennem gaaende for smaa Sejl uden for Nord-Vest Siden, og næste Morgen lod Bille to Fartøjer gøre klar og roede ind mod Øen, ledsaget af Entomologen Kjellerup, Botanikeren Kamphøener, Andenlæge Rosen samt et Par Officerer. Det viste sig senere, at netop det Sted, de nu styrede ind imod, var det eneste Punkt paa Øen, hvor en Landgang var mulig. Et lille Klipperev dannede her en Slags Havn, hvori en varm Kilde havde sit Udløb — Vandet var saa hedt, at Folkene, der sprang ud for at hjælpe Fartøjet ind, skoldede Benene i det.

Inden for Ringvolden hævede Krateret sig op af Vulkandalen til en Højde af 1650 Fod. Herrerne Kjellerup og Rosen besteg Keglen — det var en drøj Tur at klatre op ad den forvitrede Lava, men de naaede dog Krateret, som de undersøgte saa godt, det lod sig gøre. De led meget af Tørst i den brændende Solhede, og Stanken fra de Svov- og Vanddampe, der stadig slyngedes ud fra Krateret, generede dem stærkt. Bille havde imedens foretaget forskellige Observationer og Maalinger, og da de to Herrer var kommet tilbage, gik alle om Bord, hvorefter Korvetten fortsatte Rejsen og et Par Dage efter ankrede ved Kar Nicobar.

En nærmere Omtale af Billes og hans Mænds Oplevelser paa de forskellige Øer tillader Pladsen her i Bladet ikke. Alle Steder var de indfødte straks ængstelige og betragtede de danske med baade Frygt og Mistillid, men snart blev de mere fortrolige med „Galathea“ og dens Besætning og aflagde gerne Besøg om Bord, ligesom de som Regel var meget tjenstvillige mod Folkene, der arbejdede i Land. Mange kunde tale noget engelsk og derved gøre sig forstaaelige, men ved nærmere Omgang kunde de godt være ret generende. Bille skriver saaledes et Sted:

„Lidt op ad Formiddagen, just som jeg selv beredte mig til at gaa i Land, lagde endelig en Kano til Borde, og to Indfødte kom om Bord. De havde Hat paa Hovedet, Cigarfutteraler i Ørelapperne og var allers aldeles nøgne. Ligesom den første var kommet over Falderbet og havde set den der staaende Skildvagt, styrtede han hen imod mig, kastede sig i mine Arme og raabte: „You take away Seapoy! Me good man, me no fear etc.“ Jeg beroligede dem, saa godt jeg kunde, men deres Frygt var uden Grænse. Først da jeg fik dem ned i Kahytten og lod dem sidde ned, blev de roligere. Nu begyndte en anden Scene! Her sad disse to nøgne Mennesker, betragtede sig selv med uendelig Velbehag i Spejlet og lod sig opvarte af min Hovmester som store Her-

rer. Brændevin, Beskøjter, Skinke, alt gled ned med utrolig Hurtighed. Ved den tredje Snaps lod jeg gøre Holdt, hvorover de blev stødte og forundrede sig over denne Maadeholdenhed. For at blive gode Venner igen, gav jeg dem hver en Del Beskøjter og en Flaske Brændevin til at tage med. Men nu vilde de have al Ting — Glas, Sølvtoj, Bord, Stole, Kjole, Knapper, Ur, Linned, kort sagt, alt var dem godt nok, alt vilde de have med og det straks.“

Det endte dog altid med, at god Forstaaelse og gensidig Tillid udviklede sig mellem de indfødte og „Galathea“s Folk. Ofte bragte „Hans danske Majestæts nicobariske Undersaatter“ Foræringer til Bille, hans Officerer eller andre Venner om Bord — Kokosnødder, Bananer og anden Frugt, Grise og Høns. Nicobarerne var meget forfængelige og pyntesyge. En Dag kom en ung Mand om Bord — han var vældig flot, havde et Bastbaand om Hovedet, en Strimmel Tøj om Lænderne, og bag paa dette var anbragt en Hale, der hang og daskede mellem hans Ben. I Ørerne sad de sædvanlige Bambusrør, og Munden var saa fyldt med Betel, at to smaa Vandløb flød ud af Mundvigene. Det var en meget lystig Fætter, han kaldte sig „Doktor Morgan“ og kom for at udbede sig noget Medicin. Det fik han ogsaa, men mest glad blev han for et gammelt Halsbind og en Papirflip, som han pyntede sig med og derefter længe stod og beundrede sit Billede i Spejlet.

Nicobarerne var fredelige Mennesker, det var sjældent, der opstod Klammeri mellem dem. Hæderlige og ærlige var de ogsaa, Tyveri syntes næsten ukendt. Som Handelsmænd var de fuldtud til at stole paa, de narrede eller snød aldrig. Paa Øen Terressa havde i flere Aar nogle franske Missionærer virket; da de drog hjem, efterlod de deres Bolig og Gods i de Indfødtes Vare-tægt, og alt blev omhyggeligt opbevaret. Tidligere havde Nicobarerne forøvet Røveri og Overfald paa fremmede Skibe, men det var før Missionærerne kom til Øerne.

Hovednæringsmidlerne var Kokosnødder, kogte eller raa, Yams, Bananer og anden Frugt, Fisk, Æg, Muslinger, Svine- og Hønseskod. Den daglige Drik var Kokosmælk, kun sjældent drak de Vand. Deres Boliger var runde, bikubeformede eller firkantede Bambushytter, bygget paa tre, fire Alen høje Pæle, saa man let kunde gaa under dem. Kvinderne har næppe været særlig tiltrækkende at se paa. Et Sted fortæller Bille:

„Fruentimmerne, som man tillige med Børnene havde jaget ud i Skoven og op paa Bjerget, havde afraget eller ganske kort klippet Haar og var modbydelig stygge; de bar en ganske ejendommelig Dragt, bestaaende af et kort Skørt, flettet af Bast og udpyntet med Kvaster.“ Og et andet Sted:

„Haaret er, især hos Fruentimmerne, hvis Grimhed overgaar alt, hvad man kan gøre sig Begreb om, aldeles afraget. Tænderne er, af den overdrevne Beteltygning, sorte, undertiden sunde, men i mange Tilfælde aldeles degenerede, svulne og løse, saa at de, lig en ondartet formløs Svulst, staa frem imellem de tykke, ligesom corroderede Læber, der ej kunde lukkes over dem.“

Ægteskaber foregik uden særlige Ceremonier. Fremgangsmaaden var den, at naar en ung Kvinde ønskede at blive gift, besøgte hun paa Prøve de forskellige unge Mænd, hun kunde tænke sig at leve sammen med, til hun fandt en efter sin Smag, som var villig til at tage

hende. Saa var den Historie klart! Ofte havde en Mand to Koner, men lige saa ofte skete det, at en Kone, navnlig naar hun ingen Børn havde, forlod sin Mand, der som hun saa en anden, hun syntes bedre om. Skilsmis- sen foretoges da paa den Maade, at deres fælles Ejen- dele i god Forstaaelse deltes ligeligt mellem dem. For- holdet mellem Mand og Kvinde var ikke særlig kærligt, men de delte godt og ondt sammen, hjalp hinanden med de nødvendige Arbejder, deltog sammen i de hyp- pige Gilder, der fejredes, og hvor de sammen drak sig

over dette, at han Dagen efter atter stillede om Bord og siden Dag for Dag gentog sine Besøg. Han var en kraftig ung Fyr, men opvakt og livligere end sine Landsmænd, og Bille foreslog ham at gaa med Kor- vetten rundt til de øvrige Øer. Det vilde han gerne, naar blot han maatte blive sat i Land paa sin egen Ø, saa snart Opmaalingen var afsluttet. Han hed London og blev indskrevet i Skibsrullen som „kendt Mand“, fik udleveret en ulden, blaa Skjorte, hvide Benklæder og et rødt Halstørklæde, som han var henrykt over.



Nicobar-Embedsmand bliver roet i Land.

en god Rus i gæret Palmesaft. Børnene var de meget glade for, de passede dem godt, medens de var smaa, men Begrebet Opdragelse kendtes ikke — hver klarede sig selv. De syge blev behandlet af Malunerne, en Slags Læger og Præster, svarende til andre Naturfolks „Medicinmænd“, men kunde forøvrigt leve eller dø, uden nogen særlig var interesseret i det; de gamle, der gik i Barndom, fik Lov at trisse rundt saadan, til Døden befriede dem. Nogen Samfundsordning fandtes heller ikke, den ene var lige saa god som den anden; men Nicobarerne tog aldrig mod nogen Ordre eller Befaling — vilde Bille og hans Mænd opnaa noget hos dem, maatte det ske ved at bede dem derom eller appellere til deres gode Vilje.

Da Arbejdet ved de nordlige Øer var tilendebragt, fortsatte Bille Syd over fra Ø til Ø. En Aften var Entomologen Kjellerup gaaet i Land paa Nancowry og havde trængt sig saa dybt ind i Krattet, at han forvildede sig og ikke kunde komme tilbage, men vedblev at arbejde sig videre frem, til han naaede Stranden paa den lille Ø's anden Side. Her var ganske øde, og Nat- ten nærmede sig. Endelig saa han en Nicobar, som kom roende forbi i sin Kano, og som bragte ham ud til „Galathea“ sent om Aftenen. Manden blev naturligvis godt behandlet og beværtet, og han var saa tilfreds

Han gjorde ogsaa god Nytte og var afholdt af alle for sin Venlighed og sit gode Humør. Men han fornægtede dog ikke sin nicobariske Natur — Bille nævner følgende lille Træk:

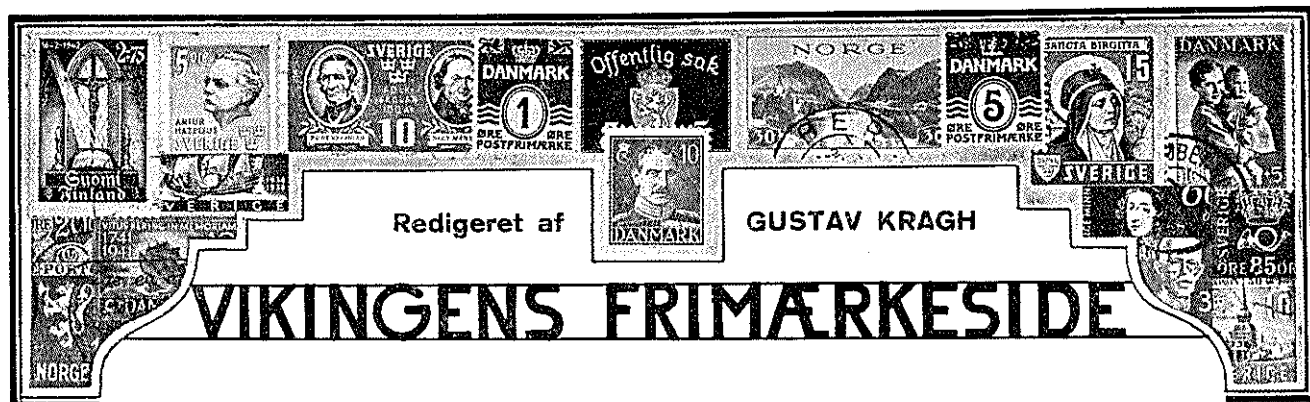
„Inden vi skiltes fra hinanden, havde han udbedt sig et Certifikat af mig, hvilket jeg ogsaa havde udfærdiget, og lod ham nu kalde ned den sidste Dag for at give ham det og tage Afsked med ham. Jeg forærede ham da ved denne Lejlighed et lille Sølvur med tilhørende Nøgle, hængende i en blaa Snor med noget Flitterstads ved. Da jeg ofte havde været Vidne til hans barnlige Glæde over et Ur, som kunde gaa, troede jeg virkelig at gøre ham en stor Fornøjelse. Men alt, hvad jeg opnaaede var, at han meget flegmatisk hængte Kæden om Halsen, puttede Uret i Vestelommen (thi han var blevet helt og godt paaklædt til Afsked) og tog derpaa med to Fingre i en Fold af mine Benklæder med de Ord: „Captain! You give me that pantaloons!“

(Fortsættes i næste Nr.)

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



Skandinaviske Nyheder.

DANMARK. Jeg omtalte paa forrige Frimærkeside de tre forskellige plæcerede Overtryk paa 10 Øre, Rundetaarn. Det har vist sig, at der desuden findes en Pladefejl — i Mærke Nr. 14 i Arket — en Streg, som paa Fig. 1 og 2 tydeligt ses i Mærkets højre Side, det er en lille skraa Streg fra højre mod venstre, og den findes paa Fig. 2 ligeså over Fanen paa det røde 5-Tal. Fejlen kaldes „Bombe“, og Mærket uden Overtryk koster ubrugt Kr. 2,00 — paa Røde Kors Mærket Kr. 3,50.



Fig. 1.



Fig. 2.

ISLAND. I Slutningen af Marts Maaned udsendtes en Serie paa 4 Mærker i samme Tegning som nogle af de kurerende Mærker af Udgaverne 1939—40. Værdien er 10 Aur graa og 25 Aur rødbrun, (Torsk), 1 Kr. blaagraa, (Geysir), og 10 Kr. orangebrun (Karlsefne).

GRØNLAND. De grønlandske Myndigheder siges at have udsendt en Serie Frimærker med forskellige Motiver — Sæl, Hundeslæde, Kajakmand, Isbjørn, Søfugl samt Kongen til Hest. De skal være udsendt i Værdierne 1—5—7—10—15 og 30 Øre, 1—2 og 5 Kroner, i e: Oplag af 100,000 Stk. af hvert Mærke.

SVERRIG. Den 28. Maj udsendtes i Anledning af den svenske Presses 300 Aars Jubilæum, Værdierne 5 og 60 Øre.

Nærmere Oplysninger og Illustrationer af samtlige ovennævnte Mærker kan i Øjeblikket ikke fremskaffes, men saa snart det er muligt, skal Beskrivelse og eventuelle Billeder fremkomme her paa Siden.

Køb af større Partier danske Frimærker standset.

Postvæsenet har standset større Opkøb af Frimærker til Virksomheder og Enkeltpersoner. Aarsagen her til er, at mange Mennesker, der har ønsket at sikre deres Formue og dog ikke betale Skat af den, i den senere Tid har foretaget usædvanlige store Indkøb af

de nyere Frimærker — Indkøb, der siges at løbe op i mange Tusinde Kroner. Store maa disse Beløb i hvert Fald have været, siden Postvæsenet har taget Affære.

Ordningen er fremtidig saaledes, at saavel Samlerkontoret som Postkontorerne rundt om i Landet har faaet Ordre til kun at maatte sælge for større Beløb Frimærker til saadanne Virksomheder, som plejer at have et tilsvarende stort Forbrug. Møder en ny Kunde frem og ønsker for flere Hundrede Kroner Frimærker, maa han gøre Rede for, hvad han skal bruge Frimærkerne til, samt opgive Navn og Adresse, og kun, dersom Postvæsenet finder nogen Begrundelse for et saa stort Indkøb, faar han Frimærkerne.

De nyere svenske Minde-udgaver.

(Fortsat)

Mærkerne i Berzelius og Linné-Udgaven er følgende:

a) Lodret takket 13: 10 Øre violet (Berzelius) Kr. 0,60 — 0,05; 15 Øre brun (Linné) Kr. 0,60 — 0,03; 30 Øre blaa (Berzelius) Kr. 0,75 — 0,20; 50 Øre graa (Linné) Kr. 0,30.

b) Takket 13 paa alle Sider: 10 Øre violet, Kr. 1,25 — 0,20; 15 Øre brun, Kr. 1,25 — 0,05.

c) Takket 13 vandret samt een Side lodret: 10 Øre violet Kr. 0,40; 15 Øre brun Kr. 0,15.

I 1939 udsendtes endelig ogsaa en Bellman-Udgave.

Frimærkesidens Læsere ved sikkert alle, at Carl Michael Bellman, født i 1740, var en af Sveriges ypperste Digtere. Knappt voksen begyndte han at skrive, det var dog mest alvorlige og satiriske Digte. Han blev Student i Upsala, og skønt han levede et meget lystigt Liv med Sang og Solderi, lykkedes det ham alligevel at fuldende sine Studier og blive ansat ved Upsala Bank, senere i Manufakturkontoret i samme By. Men nu fik hans Lyst til at skrive og synge sine mange Sange og Viser Overhaand, han forsømte sit Arbejde, som han heller ikke havde nogen Interesse for, og fortsatte for fuld Kraft det glade Liv blandt lystige Venner og Veninder.

Fortsættes i næste Nr.



Fig. 3.



Fig. 4.

Kongelige Yachter

(Fortsat fra forrige Nr.)

OG

Ved O. BENZON

Kongelige Yachtsmænd

UNDER Frederik VI's Regering begyndte Dampskibene at komme frem herhjemme, idet Danmarks første Dampskib „Caledonia“ ankom til København den 23. Maj 1819, men det varede endnu en Række Aar, inden de fik rigtig Fremgang herhjemme, og i 1830 fandtes der her i Danmark kun 5 Dampskibe.

Frederik VI var interesseret i at faa Dampskibe indført i Marinen, men stødte her paa Admiralitetskollegiets Modstand, idet det mente, at disse ikke egnede sig som Krigsskibe, men kun var brugelige som Bugserbaade, men dette har ikke noget med kgl. Lystfartøjer at gøre, saa da der ikke fandtes et for Kongen og den kgl. Familie brugbart Fartøj, saa opstod den Tanke at anskaffe et Dampskib, hvormed man vilde slaa to Fluor med et Smæk, nemlig at skaffe Majestæten et Lystfartøj og give Marinen Lejlighed til at studere disse nærmere. Derfor fik Løjtnant Bodenhoff, der i 1824 var paa Tjenesterejse i England, Ordre til at undersøge, om et passende Dampskib var at faa til Købs, og da dette var Tilfældet, indstillede Kollegiet til Kongen, om det maatte anskaffe et saadant Skib, der med Kongens Tilladelse ogsaa kunde bruges til andet Øjemed, som at bugserer Fartøjer, bringe Efterretninger fra Sted til andet, naar saadant skulde ønskes.

Kongen approberede Forslaget den 19. Marts 1824, og den 4. Juni 1824 ankom Dampskibet „Kiel“ til København og blev overtaget af Marinen.

Frederik VI's Lystdamper „Kiel“ ex „The Eagle“ blev som ovenfor nævnt købt i England og kostede £ 4500, og inden Skibet forlod England, blev Kahytterne til de kgl. Her-skaber indrettet og udstyret, som Kahytterne til Kongen og Dronningen af England var udført i den engelske Kongeyacht.

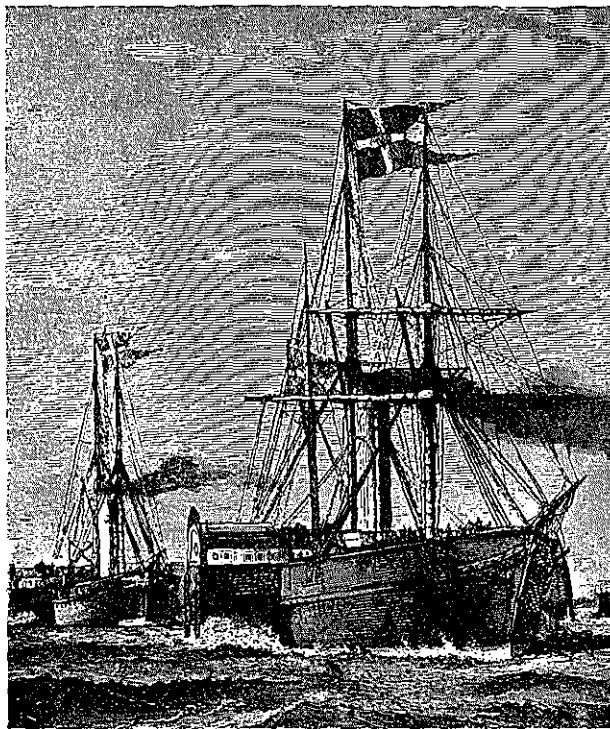
Hvorfor Skibet fik Navnet „Kiel“ har det været umuligt at konstatere, men den 23. Maj 1824 rapporterede Løjtnant Bodenhoff, at han var ankommen til Helgoland

med Dampskibet „Kiel“, saa allerede paa dette Tidspunkt har Navneforandringen fundet Sted. Straks efter at det var ankommen til København, blev det taget i Brug af den kgl. Familie, og dets første Tur gik til Louisenlund i Eckernførdefjorden. Kong Frederik VI, der var fuldkommen søstærk, benyttede paa sine Rejser — navnlig til Jylland og Hertugdømmerne — ofte Skibet, ombord i hvilket han da altid, hvorledes Vejret end var, lod sig de løbende Sager referere til største Ubehag og Anstrengelse for de i den lille mørke Kahyt mer eller mindre søsyge Referenter.

„Kiel“ gjorde som Lystyacht uafbrudt Tjeneste til 1840, altsaa baade for Frederik VI og hans Efterfølger Christian VIII, men da denne i 1841 havde faaet en ny Kongedamper „Ægir“, blev „Kiel“ iflg. kgl. Resolution af 20. November 1841 overladt til Postvæsenet til Brug i Storebælt, medens Postdamperen „Mercurius“ var til Reparation, og den blev tilbageleveret i 1842, men var da saa medtaget, at Marinen vilde have den kasseret, men Kongen resolverede, at den skulde vedligeholdes „en reserve“ til Transporter i Flaadens Tjeneste, samt eventuelt til Brug for der kgl. Familie. I 1843 meddelte Kongen Admiralitets-Kollegiet, at

„Kiel“ i Juni Maaned skulde afgaa til Föhr for at være til Kongens Disposition i 3 Maaneder. Naar Kongen ikke brugte den til sig og Familien, tillod han, at Direktionen for den derværende Sø-Badeanstalt benytte Skibet til Befordring af Passagerer mellem Föhr og nærliggende Steder mod Refusion af Udgifterne ved Kulforbruget og Mandskabets Lønning og Forplejning. Paa lignende Maade blev Skibet brugt i 1844-1846, hvorefter det sidstnævnte Aar efter Kongens Afrejse fik Ordre til at gaa til Altona, hvor det i de følgende Aar til 1851 anvendtes af Glückstadts Havnekommission, og i 1852 blev „Kiel“ omdannet til Transportskonnert og udgik af Flaaden 1864.

I 1841 blev der afsluttet en Kontrakt med Formægt Fairbairn & Co., Lon-



Kongeskibet „Slesvig“ 1856 til 1880.
Billedet viser „Slesvig“ paa Vej til St. Petersborg med Prinsesse Dagmar ombord til hendes Formøling 1866 eskorteret af den russiske Kejseryacht „Standard“.

don, om Bygning af et Jernskib til Marinen, og dette fik Navnet „Ægir“, bestemt til Kongens Brug, idet Christian VIII i December 1840 havde bestemt, at da det var Mening, det skulde afløse „Kiel“ som Kongeyacht, skulde der ved Apterungen tages Hensyn hertil, saaledes at Indretningen blev smagfuld og praktisk til dette Formaal. Det var armeret med 6 Stk.



Dampskonnerten „Falken“, Frederik VII's private Lystyacht.

Falkonetter, for at der kunde gives Salut fra Skibet, samt ogsaa bidrage til at give Skibet et smukkere Udseende. Det ankom til København den 12. Oktober 1841 og benyttedes derefter aarligt af den kgl. Familie til 1856, da det som Kongeyacht blev afløst af Dampskibet „Slesvig“, hvorefter „Ægir“ overgik til Postvæsenets Tjeneste.

Kong Frederik VII udtalte i 1853, at han kunde ønske at faa et bedre Skib til Kongeyacht end „Ægir“, der var blevet forældet, og der udarbejdedes derfor Tegninger og Overslag til en ny Kongeyacht, men da Omkostningerne ved Bygningen vilde beløbe sig til ca. 220.000 Rdl., blev det ved kgl. Resolution i 1854 paalagt Marineministeriet at forhandle med Finansministeriet om at finde en Udvej til at fremskaffe et passende Dampskib, der ikke var saa kostbart, og hurtigst muligt indsende et Forslag herom til kgl. Resolution.

Denne Forhandling Ministerierne imellem førte til Forslag om at købe Postvæsenets Dampskib „Slesvig“, som det gerne vilde afhænde. Skibet var i alle Henseender et godt og smukt Skib, der passede godt til Kongens Brug, og Bekostningen vilde ved denne Ordning blive ca. 70.000 Rdl. billigere. Den eneste Mangel ved Skibet var, at det ikke kunde gaa gennem Bøgestrømmen.

Kongen bifaldt Forslaget i Foraaret 1855, og Skibet blev omalteret til sin nye Bestemmelse, og under 29. September 1856 reskriberer Kongen Marineministeren:

„Vi ville allernaadigst have dig paalagt at tilkønde-give Fabrikmesteren Kaptajn O. F. Suenson Vor aller-højeste Tilfredshed med den Dygtighed, Iver og Omhu, hvormed han har forestaaet Indretningen af Dampskibet „Slesvig“ til vort Brug, samt den Smag han har lagt for Dagen i Valget af Kahytter og Saloners For-siring, Møbleri og øvrige Udstyr.“

„Slesvig“ gjorde Tjeneste som Kongeyacht fra 1856 til 1880, da det blev afløst af det nye Kongeskib „Dannebrog“, hvorefter den blev omdannet til Transportfartøj og anvendtes bl. a. som Depotskib under Bygningen af Middelgrundsfortet og blev ophugget 1894.

Dens mest kendte Togter var:

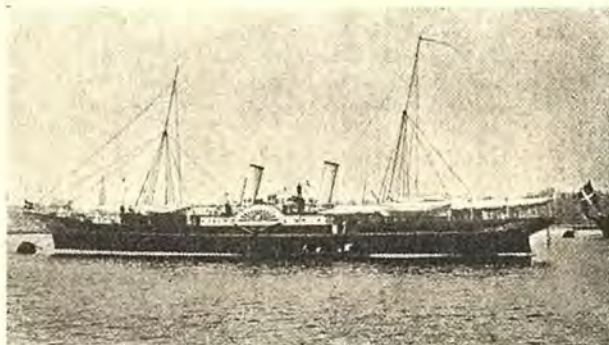
1863 overførte den Kong Frederik VII's Lig fra Holnæs til København.

1866, den 22. September førte den Hds. kgl. Højhed Prinsesse Dagmar til hendes Formæling i St. Petersborg.

1867 førte den Landgreve Wilhelms Lig til Lübeck.

Frederik VII købte til sit private Brug en lille Dampskonnert „Falken“, der blev bygget 1858 i Deptford ved London. Den var bygget af Jern og konstrueret af Charles Langley; Maskinen var fra Dudgeon i London. „Falken“ var et smukt lille Fartøj og hurtig under Damp. Den ankom til København i Oktober 1858 ført af Kongens Adjudant Capitainløjtnant C. H. Møller. Kongen gjorde flittigt Brug af den lige til sin Død, især under hans Ophold paa Skodsborg, hvor den laa til Ankers udenfor, klar til at sejle en Tur med ham og hans Gæster.

Efter Kongens Død blev den af hans Dødsbo under Krigen 1864 overladt Marinen, og i Tiden fra 18. Februar til 31. August blev den — armeret med 2 Falkonetter — benyttet som et Slags Kommandofartøj for den vestlige Blokadeeskadre i Østersøen, og efter Fredslutningen blev den købt af Grosserer H. P. Prior, der tænkte paa at benytte den som Koffardifartøj, men hertil egnede den sig paa Grund af sine fine Linier slet ikke, og han udstyrede den derfor igen med hele dens gamle kongelige Elegance med den Tanke at faa den solgt i Udlandet, og i 1865 blev den under Kommando af Marineløjtnant, senere Admiral Victor Hansen sendt til Middelhavet for om muligt at faa den solgt til Kong Georg af Grækenland. Rejsen var en ren Lysttur, og „Falken“ anløb forskellige Havne i Portugal, Spanien, Algier, for at ende i Genua, hvor den tog H. P. Prior, Hustru og Datter ombord og sejlede dem til Civitavecchia, hvor de gik i Land og tog til Rom. Inden „Falken“ afsejlede fra København den 13. August 1865, havde Prior ansøgt Marineministeriet om Tilladelse til, at den førte Splitflag med et særligt Mærke, der angav Skibet som Yacht, og Tilladelsen blev givet ved kgl. Resolution af 15. August 1865, der

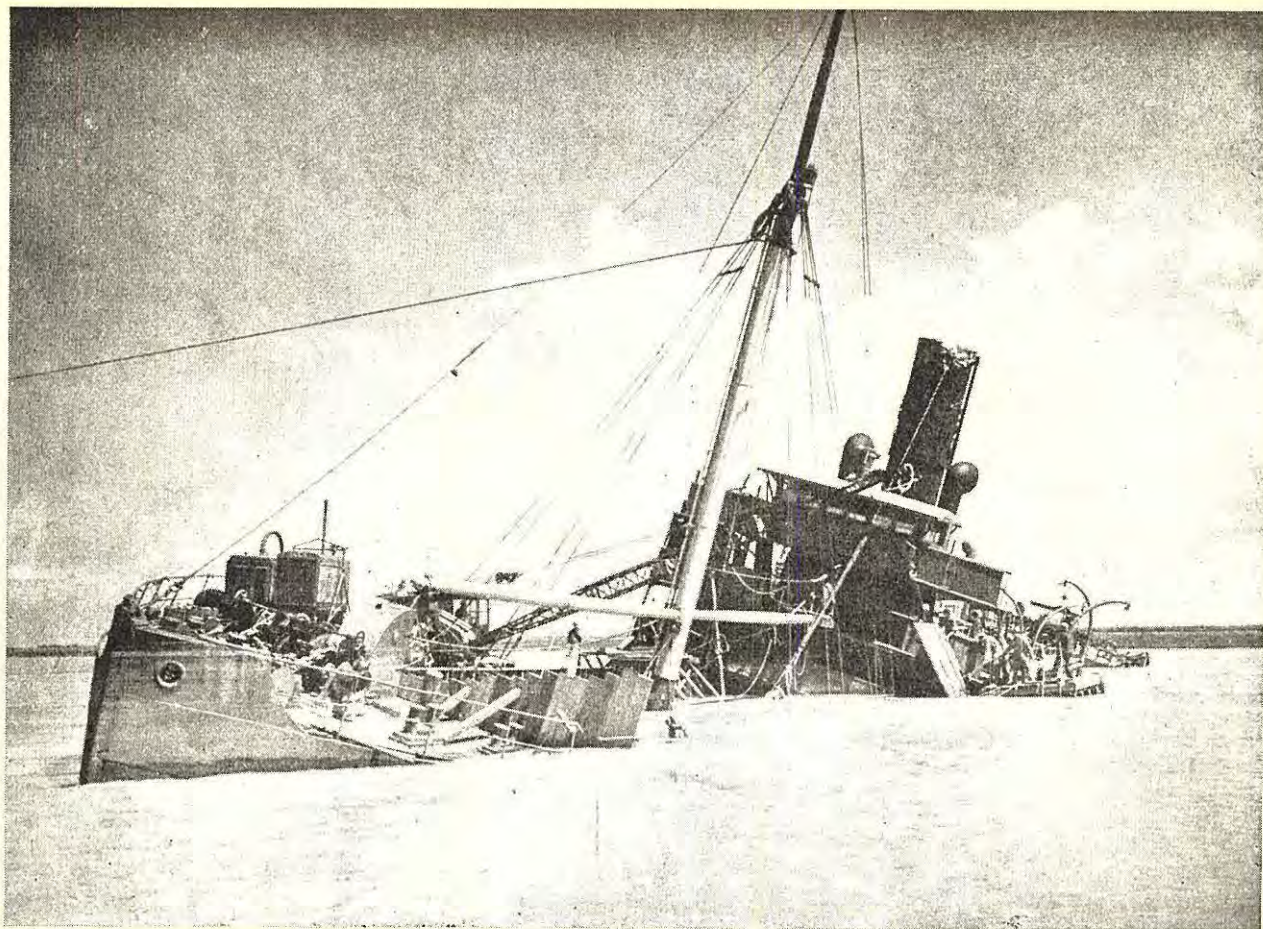


Kongeskibet „Dannebrog“ inden Forlængelsen.

angav det som Splitflag med Y. F. i øverste Felt, og dette Flag blev saa iflg. Marineministeriets Bekendtgørelse af 19. Juli 1866 det danske Yachtflag, som det bruges den Dag i Dag.

(Fortsættes i næste Nr.)

Husk at forny Deres Abonnement



„Belgien“ sænket af Franskmændene i Casablanca.

Fem Dage hjemme efter fem Aars Fravær!

MAN havde vel troet, at det første danske Skib, der kom hjem fra allieret Tjeneste, havde faaet Lov at hvile sig lidt. Dette skulde dog ikke blive Tilfældet. „Belgien“ fik kun Lov til at føle Københavns saltfattige Havnevand nogle faa Dage. Desuden fik den ogsaa kun lige Lov til at faa et Glimt af Havnen, idet den laa helt ude ved Refshaleøen langt fra Sporvogne og andre Byfænomener. Som den kom ind om Fredagen, kastede den Trosserne igen allerede den følgende Mandag. — Krigen er jo ikke slut endnu.

Men hvem skulde nu have troet, der var saa meget Avisstof i den graa Damper, der laa og lod sig tomme for dejlige engelske Kul paa Byens yderste Kaj? De første to Dage strømmede Journalister og Pressefotografer over Landgangen. Ja, hvem skulde tro det, naar man ser „Belgien“, der ligner alle andre danske Handelsskibe, bortset fra de fem Kanoner, der er opstillet ombord? Selv synes Besætningen heller ikke, at der er noget særligt at tale om. Det var jo kun Heldet, der bestemte, at dette Skib skulde være det første. Rundt omkring paa Havene sejler

mange andre danske Skibe, der maaske har oplevet meget mere. Men vi ønsker at hædre „Belgien“ som Repræsentant for hele den danske Koffardflaade i allieret Tjeneste. Vi er klar over, at de danske Søfolk blev Danmarks første Frihedskæmpere.

„Belgien“ har ført en bevæget Tilværelse, men alligevel vender den hjem uden Ar. Den kom ikke tilbage, som man ellers vilde tro om en Helt. Den var ikke stadset op og pyntet, parat til at modtage al den Virak, der strømmede den i Møde. Kulstøvet gemte sig godt i alle Kroge, som det har gjort under hele Krigen, og der arbejdes stadig ombord med samme Energi som før.

Der er to Mand tilbage.

Gaa med mig ombord og lad os høre, hvad Besætningen kan fortælle.

Landgangen er ikke hvidmalet og forsynet med skinnende Messingsceptre i Dagens Anledning. Nej, den er en ganske almindelig slidt Træstige.

Den første, vi træffer ombord, er Skibets 2. Mester, Maskinmester Thorsteinsson, der er i engelsk Uni-



Kaptajn Larsen omgivet af sine Officerer.

form. V. bliver inviteret med ind i Lukafet, hvor jeg faar haab til at fortælle lidt om Skibet og om ham selv.

„Har De været ombord, lige fra Skibet sejlede i dansk Tjeneste sidst?“ spørger jeg.

„Nej, af den gamle Besætning er kun 1. Mester og en Fyrbøder tilbage. Den sidste er forresten Russer.“

Senere opdager jeg, at der er flere Udlændinge ombord. Saaleges er Kokken Finne, og der er ogsaa et Par engelske Kanonerer ombord.

Saa fortæller Maskinmesteren, at han selv først har været paa en anden dansk Damper, „Cyril“, der imidlertid blev sænket af Tyskerne. Men han har ogsaa oplevet at se „Belgien“ ligge paa Bunden. Dette skete i Casablanca, hvor den laa i 1942. Sænkningen blev foretaget af Franskmændene som Sabotage mod Tyskerne, idet det sænkede Skib paa denne Maade spærrede for Udsejlsads til Havet.

Besætningen holdtes et Stykke Tid fangen af tyskvenlige Franskmænd, der behandlede dem meget daarligt. Paa dette Tidspunkt var U.S.A. endnu ikke traadt ind i Krigen, og den amerikanske Konsul foranledigede, at Fangernes Forhold bedredes en hel Del.

Da Krigslykken dernede i Afrika imidlertid begyndte at tilsmile Englænderne, forlangte disse, at „Belgien“, der i Mellemtiden var blevet hævet igen, skulde sejle til England.

„Det var en haard Tur, kan De tro,“ siger 2. Mester. „Skibet var fyldt med Cement for at holde tæt. Der var 25 Tons Cement for og 75 Tons Cement agter. Desuden havde vi kun 1 Mast tilbage.“

„Hvor længe varede Rejsen saa til England?“

„Vi sejlede fra Gibraltar den 8. November og naaede først i engelsk Havn Juleaften. De sidste 14 Dage af Turen levede vi udelukkende af Daasemad.“

„De sejlede vel i Konvoj?“

„Kun det første Stykke Vej. I Biscaya blev vi væk fra de andre Skibe, og vi maatte saa slæbe os helt alene afsted Resten af Vejen, og det var ikke saa

sjovt, da vi paa det Tidspunkt ikke havde Skyts ombord.“

Maskinmester Thorsteinsson byder mig en engelsk Cigaret og en dansk Øl, og vi bliver enige om, at disse to Ting gaar i udmærket Spand sammen.

„Ja, vi har jo savnet det danske Øl og den danske Snaps!“ smiler Thorsteinsson. Derefter fortæller han om den første Øl, han nød efter at være kommet igennem Kielerkanalen. Det var Danskere i Flensborg, der ædelmodigt skænkede deres egen sparsomme Ration til de hjemvendende Søfolk.

Udenfor lyder Støj fra Kulkranen, der graadigt, men uvant tager for sig af de sorte Diamanter. Maskinmesteren har gættet, hvor mine Tanker er, og siger: „Ja, det tager en farlig Tid herhjemme med at faa saadan en Smule Kul op af Lasten, selvom der bliver arbejdet stærkt nok. I England varer det ikke mange Timer. Grapperne paa Kranerne der er meget større.“

De glemte ikke Danmark.

Gang paa Gang gør Maskinmesteren mig opmærksom paa, hvor godt Danskerne er blevet behandlet i England. Men da jeg spørger ham, om det har været Tilfældet under hele Krigen, svarer Thorsteinsson, at lige efter den 9. April 1940 var Luften omkring Danskerne vel nok lidt kølig. Man forstod ikke ligestraks, og Danskerne blev nærmest betragtet med Mistænksomhed, til deres Forhold var blevet undersøgt. Efterhaanden beviste Søfolkene dog ved deres Indsats, at Danmark ikke var tyskvenligt.

„Har De en Gang imellem hørt noget fra Danmark?“ spørger jeg.

„Ja, vi hørte jo Radio, og i England udsendtes Bladet „Frit Danmark“, der stadig fortalte om voksende Modstand i Hjemlandet. Vi har faktisk meget at takke den danske Modstandsbevægelse for,“ siger Maskinmesteren, „jo større Modstanden i Danmark blev, jo bedre blev vi behandlet. Særlig den 29. August gjorde Indtryk paa Englænderne.“



Mandskabet fra „Belgien“ nyder den første danske Øl.

Af den videre Samtale om den 29. August forstaar jeg, at Danskerne paa Taageøen kender de fleste Enkeltheder omkring denne minderige Dato.

Saa spørger jeg, om det ikke har været en bevæget Tid at komme igennem disse Krigsaar. „Nej, svarer Thorsteinsson, „det hele blev en Vane. Der var intet, der syntes spændende. Det var vort Arbejde.“

Det værste for disse gæve Søfolk har næsten været at sejle i Konvoj. For dem paa Broen gjaldt det om at have Øjne og Øren aabne. I Taage var det slemt. Man skulde hele Tiden passe paa ikke at tørne sammen med andre Skibe. For at undgaa dette havde man forresten paa alle Skibe en stor Klods slæbende agter, saa naar Bagmanden rørte denne, var han klar over, at han skulde sagtne Farten lidt.

„Det var en djævelsk Tortur at staa i Maskinen, naar man sejlede i Konvoj. Man maatte stadig være parat til Manøvre.“ Thorsteinsson gyser ligefrem ved Tanken. „Tænk Dem en varm Sommernat i Bunden af et Skib ved Siden af hæslblæsende Maskiner. Man er ved at dø af Hede og daarlig Luft. Alle Aabninger og Skylights skal være blandede af Hensyn til fjendtlige Luftfartøjer.“

„Forresten, har De Certifikat til Antiluftkanonerne her ombord?“

2. Mester nikker og dykker ned i en Skuffe, hvorfra han henter Beviset for at kunne betjene Skibets Skyts. Pludselig tager han et Jernkors frem, og et bredt Grin breder sig paa hans solbrunede Ansigt. „Ja, det har jeg hugget fra en Tysker!“

I Skuffen ligger ogsaa et Billede fra en Avis, der viser et Billede af Thorsteinsson og hans Forlovede. „Naa, De er forlovet herhjemme?“ spørger jeg.

Svaret er bekræftende, men samtidig faar jeg at vide, at flere danske Søfolk er blevet forlovede og gift i England.

„Det maa have været slemt for dem, der er gift i Danmark og ikke har set deres Familie i fem Aar.“

„Første Mester er gift og havde ikke set sin Hustru i syv Aar!“

Een Gang torpederet og een Gang bombet.

Over Broer af Luger og Brædder naar jeg hen agter, hvor Mandskabet bor. Straks, jeg kommer, ser

jeg tre Englændere kravle rundt paa Dørken. — Ja, det er altsaa tre Katte, der er født i England. Disse tre Killinger klatrer skibsvant rundt, og jeg spørger en af Besætningen, om de aldrig har været søsyge. „Nej,“ svarer Sømanden, „deres Forældre er gamle Skibskatte.“

Vi gaar ind i et Lukaf, hvorover der staar „Seamen“. Her faar jeg Matros Knud Henningsen til at fortælle mig lidt om sin Tid i allieret Tjæmeste.

Henningsen var først ombord paa De Forenedes „Flora II“, hvor Besætningen bestod af Nordmænd og Danske. Paa Vej fra Island til England med en Ladning Fisk blev dette Skib torpederet af en tysk Ubaad. Det sank paa to Minutter, men hele Besætningen blev reddet.

Dette fortæller Henningsen uden at fortrække en Mine, der enten røber, at Oplevelsen har været frygtelig eller et Led i en Række andre spændende Oplevelser. Jeg tror, at Krigen ogsaa har gjort disse Mennesker mindre følsomme overfor Nød og Elendighed og Sensation.

„Saa De Ubaaden?“

„Ja, han dukkede lige op og fotograferede os og Skibet.“

„Hvordan blev De reddet?“

„Vi var 27 Mand i een Baad, Resten sad i bagbords Redningsbaad.“

„Hvornaar kom Hjælpen?“

„Næste Nat, da der var gaaet 18 Timer, blev vi hevet op af en islandsk Kutter. Det var den 5. August 1942.“

Jeg spørger saa, om han har Gunnercertificat og faar til Svar, at det har næsten hele Besætningen, og at Kanonuddannelsen er frivillig. Henningsen selv er uddannet i Canada.

„Kanonerne er vel fortrinsvis beregnet til at skyde paa Flyverne med? Har De været angrebet af Flyvere?“

„Ja jeg laa engang paa en norsk Damper i Liverpool, da vi blev angrebet af tyske Stukas, der tømte deres Bombelast mod Skibene. Vi blev ramt og gik i Brand.“ Matros Henningsen giver sig ganske upaavirket til at læse videre i et engelsk Brev, men jeg er for nysgerrig til at lade ham i Fred.

„Fik De slukket Branden?“

„Ja, men Flyverne skød paa Slukningsmandskabet, og det er uhyre svært at ramme en Stukas i Dyk med Kanonerne.“

Jeg giver ham Tid til at læse sit Brev færdigt, men efter forgæves at have gaaet paa Jagt i de andre Lukafer efter Fotos fra Skibet (Fotografiapparater maa ikke medbringes paa Skibe i allieret Tjeneste), vender jeg tilbage til Henningsen.

„Det er Brev fra England, ikke?“

„Jo, jeg er gift derovre!“

Saa drejer Samtalen atter ind paa Torpederingen af „Flora II“, og jeg indskyder en Bemærkning om, at det da ogsaa var letsindigt af et Handelsskib at sejle alene over Atlanten, der var fyldt med tyske Ubaade.

Henningsen sidder lidt, saa siger han: „Naa, det var saamænd ligesaa farligt at sejle i Konvoj i Krigens første Aar. I alle Tilfælde var vi næsten altid sikre paa at blive angrebet. Senere fik Tyskerne mere Respekt for Navyen og Airforce.“

Et Øjeblik senere faar jeg at vide, at „Belgien“ ogsaa har været ved at blive ramt af Bomber i en Konvoj engang.

Ud at arbejde.

Inden jeg skal gaa, kommer en Dansker ombord,

der ikke hører til Skibet. Straks gaar han i Gang med at tigge om Cigaretter. Det er et af de Træk, jeg ikke kan fordrage hos mine Landsmænd, der blev hjemme. Man skammer sig jo næsten.

Naa, Søfolkene har nu ikke selv for meget Rygelse, idet Pakkerne med Tobak først skal beses af Tolderne. Men de forstaar vist godt denne Hunger efter Røg.

Jeg følges i Land med Skibets Baadsmænd, der skal til Byen for at købe en Erindring fra sin Københavnstur. Han ved jo ikke, hvornaar han kommer igen. Allerhelst vil han have et Kongemærke, som han er meget begejstret for, men for det første er de vist svære at faa fat paa, og for det andet vil Bankerne vist ikke veksle de engelske Sedler. Men vi gaar ind paa en Restauration og drikker en Øl, og Værten der vil gerne veksle.

„Jeg vil haabe, jeg faar det Kongemærke,“ siger Baadsen, „nu naaede jeg ikke at komme hjem at hilse paa mine Forældre, men jeg maa da have en dansk Erindring med.“

Næste Morgen sejlede „Belgien“. De danske Søfolk var ogsaa „second to none“!

Otto Ludwig.

U. S. A. og Krigen

AMERIKAS Krigsdeltagelse i Kampen mod Tyskland blev faktisk en Kendsgerning den Dag, Leje- og Laaneloven blev vedtaget. De forenede Stater var i Virkeligheden gaaet saa langt, at de ikke blot ideologisk, men ogsaa politisk og militært var livsvigtigt interesseret i, at England vilde vinde Krigen. Naar man ikke straks tog Skridtet fuldt ud, havde det flere Aarsager. Een af disse var, at Stillehavsproblemet paa dette Tidspunkt endnu var uløst. Man vidste kun meget lidt om Japans Holdning. Samtidig havde U.S.A. ved en dristig Udvidelse af „den fredelige Krigsdeltagelse“ kunnet styrke sin Militærmagt, skyde sine Positioner frem paa alle Fronter og samtidig bringe sine Allierede en uvurderlig Hjælp.

Men naturligvis maatte dette ende med „the shooting war“ — den rigtige Krig, hvor der skydes med skarpt.

Den 7. December 1941 bombede japanske Flyvere Pearl Harbour paa Hawaii, den amerikanske Flaades vigtigste Position i Stillehavet. Samtidig overrakte den japanske Ambassadør Kurusu i Washington den amerikanske Udenrigsminister Cordell Hull Krigserklæringen. Med eet Slag var Krigen udvidet med over 500 Millioner Mennesker. To af Verdens stærkeste Sømagter stod nu over for hinanden.

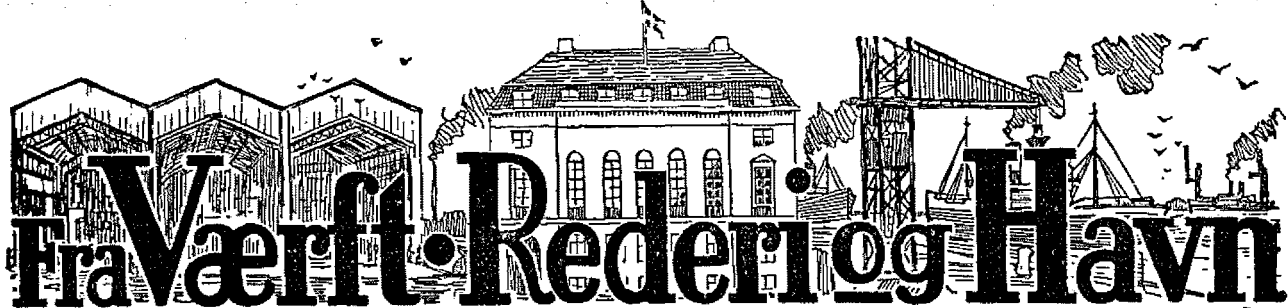
Paa det Tidspunkt, U.S.A. saa at sige blev tvunget til at gaa i aaben Krig, havde det ingen Hær, der stod i rimeligt Forhold til Befolkningens Størrelse, Fla-

den var ikke stærk nok til at føre en To-Ocean-Krig med virkelig Styrke, og Luftvaabnet kunde kvantitativt ikke maale sig med Fjendernes. Amerika maatte sætte sin Lid til de industrielle Ressourcer.

De forenede Staters Mulighed for Krigsførelse, deres Krigspotential, er da ogsaa meget betydeligt. Amerika er selvforsynende med Levnedsmidler; inden for Landets Grænser findes, bortset fra Gummi, alle de vigtigste Raastoffer til den normale, industrielle Produktion. Til dette gode Grundlag for en udvidet industriel Produktion begyndte man oven i Købet kort før Krigsudbrudet i 1939 at samle store Beredskabslagre af de vigtigste Fornødenheder. Disse Lagre omfattede i særlig Grad Metaller og andre Raastoffer, der er livsvigtige for Rustningsindustrien.

Siden har alle Kræfter været sat ind paa at yde mindst det samme som under Krigen 1914—18. Og det er imponerende Resultater, den amerikanske Krigsindustri har kunnet opvise. Saa store, at den japanske Premierminister Koiso paa „Imperiedagen“ den 8. August 1944 maatte udtale, at Imperiet var kommet til at staa over for „nationale Vanskeligheder af hidtil uovertruffet Alvor“.

I December 1941 tvang Japan U.S.A. i Defensiven. Oprustningen af den amerikanske Krigsmaskine, der har været ført med hele den amerikanske Industris Kraft, er nu saa vidt fremskreden, at U.S.A. har kunnet gaa i Offensiven.



Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. August 1945



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 Denia
- 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 Bugserelskab, A/S
- Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
- D/S Hafnia
- D/S Heimdal
- D/S Hotland
- Rhederi M. Jøhnen, A/S, Aabenraa
- J. Gotfrud 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 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

Forberedelser til Flyvertrafik Sverige — USA

Regelmæssig Flyvetrafik over Atlanterhavet startedes allerede i 1939 af det amerikanske Flyveselskab Pan American Airways, som med Flyvebaade af Typen Boeing 314 Clipper trafikerede den sydlige Rute over Bermuda—Azorerne—Lissabon til Foynes paa Irland. Englænderne forsøgte med Short-Flyvebaade en direkte Rute Irland—New Foundland, men gik Aaret efter over til den samme Rute som Amerikanerne, dog med Endestation i Baltimore i Stedet for i New York.

I Foraaret 1940 tog de nordiske Flyveselskaber i Forening med Lan-

denes Postvæsener Initiativ til en direkte Flyveforbindelse med USA, og Repræsentanter afrejsede i Januar til Washington til Forhandlinger. Man gik som Grundlag ud fra de Aftaler, der allerede var truffet mellem Staterne i 1935.

Planerne manglede kun Godkendelse af Postvæsenerne, da den 9. April kom, hvorved de maatte henlægges i Afventen paa bedre Tider.

Det svenske Flyveselskab ABA (Aktiebolaget Aerotransport) bevarer hele Tiden sin Handlingsfrihed og besluttede sig til at fuldføre Arbejdet ved Indkøb af Flyvemateriel

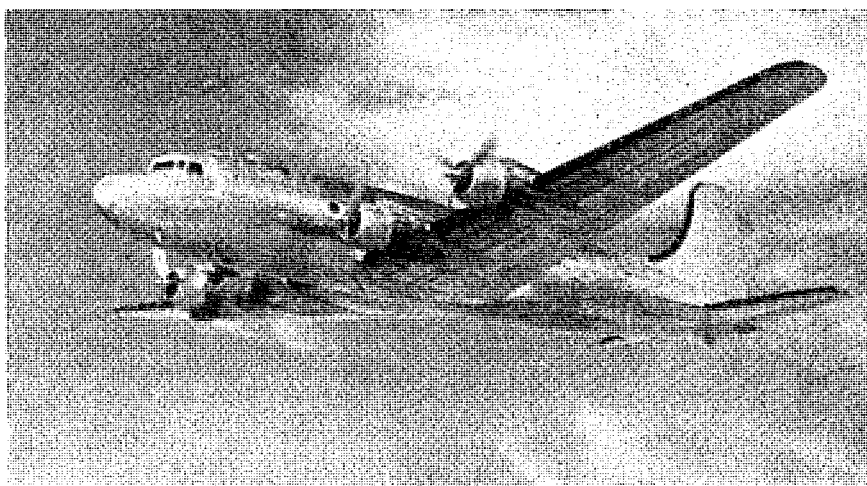


Fig. 1. Douglas DC-4 i Luften.



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

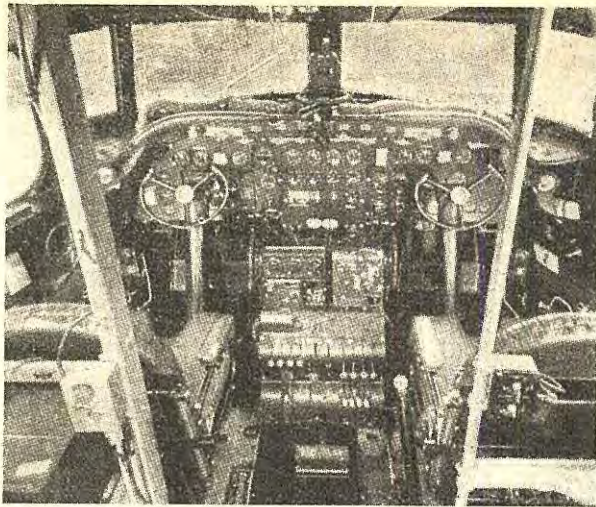


Fig. 2. Førerkabinen i DC-4. T. v. det lille Rat, som styrer Næsehjulet gennem en hydraulisk Mekanisme.

og ved Forberedelser indenfor sin Organisation, dog stadig under Forudsætning af, at de øvrige nordiske Lande skulde deltage i Samarbejdet, saa snart de politiske Forhold gjorde det muligt.

Vi gaar derfor ud fra, at Svenskernes Forberedelser faar Betydning for os, og at de ogsaa vil interessere vore Læsere.

I 1942 foreslog Repræsentanter for ABA den svenske Regering at forøge Aktiekapitalen (hvoraf 95 pCt. ejes af Staten), saa der kunde gøres større Indkøb af Materiel med international Lufttrafik for Øje. Paa Grund af de usikre Forhold ansaa man dog ikke oportunt, at Staten gik ind herfor, men at det var et Spørgsmaal, der maatte løses af det private Initiativ gennem Sveriges Industri og Næringsliv. Derpaa dannedes i Vinteren 1942—45 Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) med en Aktiekapital paa mindst 12 og højst 50 Millioner Kroner.

Interessezonerne blev fastlagt saaledes, at Ruterne i Europa tilfalder ABA, medens de interkontinentale besørgeres af SILA. Da ABA allerede har en fuldt tilfredsstillende Organisation med uddannet og erfarent Personale, Værksteder m. m., ansaa man det for unødigt, at SILA skulde danne sin egen Organisation, og der blev derfor truffet Aftale om, at ABA kommer til at svare for Driften, hvilket synes at være en sund og praktisk Løsning.

Flyvemateriellet.

Ved Forundersøgelser og teoretiske Overvejelser havde man i ABA søgt at gøre sig klart, hvilke Fordringer der maatte stilles til Flyvemateriellet. De vigtigste Synspunkter, man kom til, var, at der kun kunde være Tale om firemotorede Landmaskiner med den største mulige Aktionsradius, og at man maatte vise Afslutningsanordninger og Ildslukningsapparater en særlig Opmærksomhed — det sidste paa Grund af den store Flyvehøjde og Afstanden til den nærmeste Landingsplads. De vanskelige Vejrforhold gør det nødvendigt at have stor Frihed til at vælge sin Flyvehøjde, hvorfor Trykkabine er ønskelig. Endelig maa Udrustningen med Navigationsinstrumenter være meget omfattende.

Ved Studiet af de eksisterende Flyvemaskintyper

blev man klar over, at ingen af dem havde tilstrækkelig Aktionsradius, men den stadig livligere Trafik over Atlanterhavet aabenbarede, at man paa en eller anden Maade havde overvundet denne Vanskelighed.

Det viste sig da ogsaa, at man havde løst Problemet ved at tillade en generel Overbelastning i Starten paa op til 20—25 pCt. Man gik ud fra det Ræsonnement, at man i Krig tager saa store militære Risici, at det kun er logisk, at man for at naa sine Maal ogsaa paa Transportomraadet overvejer en Forøgelse af den „civile Risiko“. Det viste sig desuden, at der i de hidtidige civile Regler var gemt en vis Margin, og at denne Omstændighed i Forbindelse med Fremskridt paa det konstruktive og aerodynamiske Omraade muliggjorde en Vægtforøgelse, uden at nogen forøget Risiko kunde paavises.

Det kolossale Erfaringsmateriale, som nu foreligger fra Flyvninger med den større Belastning over alle Dele af Jordkloden og under alle tænkelige atmosfæriske Forhold, har givet et positivt Bevis for, at Flyvemaskinerne er i Stand til at udholde den forøgede Belastning. En af de konstruktive Tendenser, som i høj Grad har bidraget til, at Flyvevægten har kunnet forøges, er Anbringelsen af Brændstoffet i Vingerne i „integral tanks“, hvorved Bøjningsmomentet ved Planroden formindskes, og en tilsvarende højere Belastning kan opnaas.

I 1945, da svenske Repræsentanter aflagde Besøg i USA, var Amerikas Krigsanstrengelser paa sit Højdepunkt, og Levering af Flyvemaskiner til neutrale Lande var udenfor Diskussion. Man ræsonnerede med en vis Logik, at de neutrale Lande, som havde været og var en saa god Informationskilde, ogsaa kunde være det for Modparten. Der blev dog sluttet en foreløbig Kontrakt om Levering af otte Flyvemaskiner af Typen Douglas DC-4. Senere er den ændret til at omfatte ti Maskiner med en forbedret Specifikation. Leveringen af alle Maskinerne skal ske indenfor ti Maaneder, efter at Fabrikken har faaet Tilladelse til at bygge for civile Formaal, hvilket Tidspunkt beregnes at sammenfalde med Krigens Ophør i Europa.

Douglas DC-4.

Douglas Specifikation 482 indeholder følgende væsentlige Data for DC-4.

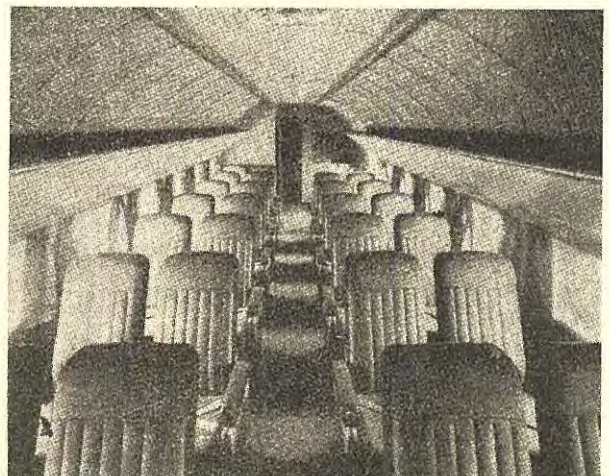


Fig. 3. Dagkabine for 40 Passagerer.



Fig. 4. Lockheed 49 Constellation.

De udvendige Dimensioner er: Spændvidde 35,9 m. Længde 28,62 m. Højde 8,41 m.

Motorerne, der er af Typen Pratt og Whitney 2SC12-G, yder ved Starten hver 1450 HK., Timeeffekten er maksimalt 1200 HK. og Marche effekten højst 755 HK. De har en Kompressor med to Gear. Med det laveste bibeholdes fuld Effekt op til ca. 1500 m og med det højere op til ca. 4500 m. og med det højere op til ca. 4500 m. En Marche effekt paa 700 HK. bibeholdes op til ca. 7000 m's Højde.

Propellerne har tre Blade med 4 m Diameter og bliver enten af Hamiltons hydraulisk omstillelige Type eller Curtiss elektriske, som endogsaa kan omstille Bladene til en negativ Vinkel, saa Propellerne kan bruges til at forkorte Afløbsstrækningen ved Landing. Propellerne gaar med det halve Omdrejningstal af Motorerne, d.v.s. ved Starten med højst 1400 O/M og under Marchfart med 1000 O/M eller mindre.

Landingsstellet er af den nu helt dominerende Type med Næsehjul og de bærende Hjul under Planerne. De sidstnævnte har hver dobbelte Bremsetromler.

Præstationerne med den højst tilladte Vægt 52,4 Tons er: Højeste Marchfart 405 km/Tim. paa 7000 m's Højde, normal Marchfart 357 km/Tim. paa 5000 m's Højde, den økonomiske Marchfart 320 km/Tim. Flyvehøjden med en Motor stoppet er 5690 m. Den nødvendige Startlængde med fuld Vægt 52,4 Tons til en opnaaet Højde af 15 m med fire Motorer 1200 m. med en Motor stoppet 1650 m. Afløbsstrækningen fra 15 m's Højde og med en Landingsvægt paa 28,1 Tons 950 m netto, hvilket kræver en Landingsbane paa 1580 m.

Maskinens Krop, hvis Midterparti er næsten cylindrisk med en Diameter paa 3,2 m, har længst fremme en Førerkabine med to Pladser. Blandt Nyhederne kan bemærkes et særligt Rat til Manøvrering af Næsehjulet, hvilket muliggør en særlig let Manøvrering ved Landing. Autopilot findes ligesom et dobbelt Sæt Blindflyvningsinstrumenter.

Radioudrustningen er endnu ikke helt bestemt, men den kommer antagelig til at bestaa af en Kort- og Langbølgesender paa 100 W., Modtager for alle

Bølgelængder, automatisk Kompas, som kontinuerligt viser Retningen til den indstillelige Radiostation, samt Blindlandingsradio. Desuden hører til Radioudrustningen en Højdemaalet af Radioekkoloddetypen, som angiver den absolutte Højde.

Føruden den forøgede Sikkerhed, som opnaas ved den stadige Kontrol med Eøjden over jorden, kan man ved Oceanflyvninger ved Hjælp af dette Apparat indføre en ny Type for Navigering, som man kan kalde

„Isobarflyvning“. Væjrforholdene over Atlanterhavet karakteriseres ofte af et eller flere Lavtryk, som er i Bevægelse mod Nordøst. Omkring et Lavtryk er Vindretningen altid mod Solen. Ved Flyvning mod Vest kan man derfor ved at gaa paa den nordlige Side af et Lavtryk faa Hjælp af Medvind, medens man ved at gaa paa Sydspidsen maa kæmpe sig gennem Modvind, som ofte kan beløbe sig til mellem 70 og 100 km/Tim. Ved Hjælp af Radioekkolodet kan man flyve i konstant Højde over Havet, lagttager man samtidig den sædvanlige Højdemaalet, som er baseret paa Maaling af Lufttrykket, og opdager, at den viser tiltagende Højde, d.v.s. faldende Lufttryk, saa viser det, at man styrer mod Lavtrykkets Centrum. Ved at lægge Kursen om mod Styrbord sæe meget, som fordres for at faa Højdemaalet til at vise konstant Højde, saa flyver man paa en Isobarlinie og gaar følgelig rundt om Lavtrykket. Ved den indviklede Kurs, man derved styrer, vanskeliggøres selvfølgelig Navigeringen, men dels anvendes i stor Udstrækning astronomisk Navigation, og dels er Radiopjellingsmetoderne under Krigen forbedret i en uanet Grad. Det er nu muligt midt paa Atlanterhavet at lokalisere en Flyvemaskine indenfor en Firkant paa nogle faa Mil. Stjerneobservationer udføres med Sekstant gennem et kuplet Vindue i Førerkabinen.

Lige agten for Førerkabinen findes Bagagerummet, der ogsaa kan omdannes til Soverum for Besætningen. Her findes ogsaa et Herretoilet. Derfra kommer man gennem en Dør ind i Passagersalonen, som er ca. 10,5 m lang og har Plads til ti Rækker Stole med fire i hver Række, d.v.s. 40 Siddepladser med en Gang i Midten. Stolene er konstruerede paa en saadan Maade, at de, fire og fire, naar man skyder Sæderne frem og lægger Ryggen tilbage, kan forvandle dem til bekvemme Senge. Der bliver saaledes ti Senge, og ved at klappe yderligere ti „Pullman-Senge“ ned fra Loftet faar man ialt Plads til tyve liggende Passagerer.

Agten for Kabinen findes en Vestibule med Indgangsdøren. Der er en Sofa med tre Siddepladser og Garderoben. Agten for Vestibulen gaar man gennem et Pantry til den agterste Toiletafdeling med særskilte Toiletter for Herrer og Damer.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

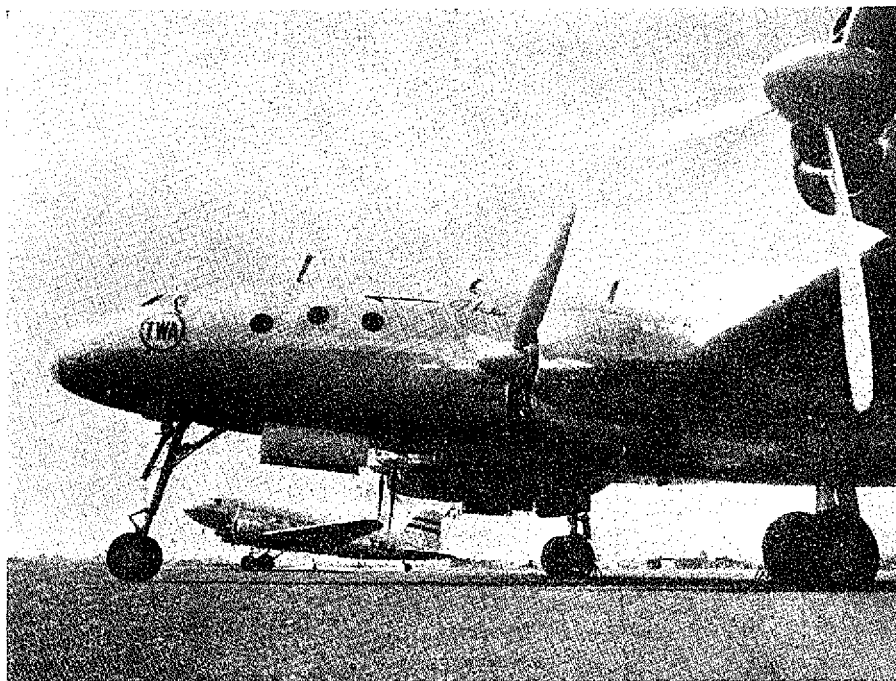


Fig. 5. Lockheed 49 Constellation.

Maskinens Krop var allerede fra Begyndelsen konstrueret med Tanke paa Trykkabine, men den kom ikke til Udførelse under Krigen, da man satte alt ind paa hurtige Leverancer. Fra og med de første Maskiner, der bygges til civile Formaal, bliver der dog foretaget visse Arbejder med dette for Øje. De bestaar bl. a. af Tætning af Klædningen indefra og forskellige Luftkanaler m. m. af mere permanent Natur. Dermed bliver det muligt at montere Kompressor-maskineriet, saa snart det er færdigt. Det er muligt, at de fem sidste Flyvemaskiner allerede fra Fabrikken vil have denne Installation.

Beskyttelse mod Nedisning er af stor Betydning af Sikkerhedsgrunde. Man har i Amerika under Krigen udført Forsøg med Afisning af Planerne ved Hjælp af Opvarmning, hvilket har vist sig meget lovende, saa Tendensen utvivlsomt gaar i den Retning. Imidlertid har de Apparater, som skal opvarme den store Luftmængde, vakt Betænkeligheder. Det ligger nær for Haanden at indbygge et Varmeapparat i Udstødsrørene. Da de imidlertid i moderne Flyvemaskiner helst erstattes af korte Udstødstuppe, der vender agterud, og som ved Reaktionskraften forøger Hastigheden og Økonomier, saa maa man gribe til andre Midler for at skaffe varm Luft.

Der er paa Markedet indført en Type Varmluftkaminer, som ligner Blæselamper med stor Kapacitet, omgivet med en Pladekappe, gennem hvilken Luft strømmer og opvarmes. Disse Varmluftkaminer be-

nytter Benzin, og Varmen reguleres af Termostaer, elektriske Relais'er m. m. Til Trods for, at de er blevet betydeligt forbedret, lader de dog adskilligt tilbage at ønske i Retning af Driftssikkerhed og Levetid, og det maa ganske givet virke afskrækkende at anbringe den Slags Apparater i Planetens Forkant, naar man ved, at kun nogle Centimeter derfra findes Benzinforraadet, som er flere Gange titusinde Liter. Man maa i hvert Fald overveje, hvorledes dette nye Risikomoment stiller sig i Forhold til den nedisningsrisiko, som man vil undgaa. Hvis ikke Forskellen er betydelig, maa man indtil videre hellere blive staaende ved de kendte Gummibelægninger paa Planerne, som ved Hjælp af Lufttryk kan sprænge Isen bort. Den nævnte Iso-

barflyvning har ogsaa den Fordel, at man bedre kan undgaa og flyve uden om Nedisningszonen end hidtil.

Andre Maskintyper.

Som det nærmeste Alternativ til DC-4 forelaa Douglas DC-6 og Lockheed Constellation. Douglas DC-6 er en videre udviklet DC-4. Forskellen bestaar væsentligt i stærkere Motorer, 2100 HK. ved Starten og en 2 m længere Passagerkabine, som giver yderligere 8 Sædepladser, d.v.s. ialt 50 Sædepladser eller 24 Liggepladser.

Constellation er noget større end DC-6 og har enten 48 Sædepladser eller 54 Liggepladser, som er mindre bekvemme end i DC-4 og DC-6. Baade DC-6 og Constellation er hurtigere end DC-4. Deres Marchfart er 400—450 km/Tim., medens DC-4 ligger paa 320—400 km/Tim. Constellation er et Par Aar yngre, hvilket bevirker, at man har færre Drifterfaringer. Begge Typer vil antagelig om nogle Aar faa en „moden“ Udførelse, men for nærværende besidder de ikke den samme Paalidelighed som DC-4.

Af nyere Typer, som endnu kun eksisterer paa Papiret eller i et enkelt Eksempel, maa nævnes Boeing 377 Stratocruiser (Militærttype C-97), som har en Spændvidde paa 45 m og en total Flyvevægt paa 59 Tons. Den sammenlagte Motorkraft er ved Start 12.000 HK. og Marchfarten i 6000 m's Højde 530 km/Tim. Pladsernes Antal er 75, og den er forsynet med Trykkabine. Denne Maskine foretog for nogen Tid

**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Hovedoplæg for Danmark

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ulfrå«

siden en i Pressen meget omtalt Flyvning fra Seattle til Washington paa 6 Timer, d.v.s. med en Gennemsnitshastighed paa 600 km/Tim.

Flyveruterne.

Flyvemaskinen har den ubestridelige Fordel fremfor de jordbundne Trafikmidler, at den kan vælge den korteste Vej mellem to Byer, og man bør selvfølgelig ved Planlægningen af Ruterne søge at følge den.

Lægger man en Storcirkel mellem Stockholm og New York, vil det maaske forbyse de fleste at se, hvor nordlig den gaar. Den gaar noget Syd om Island og Grønlands Sydspids over Labrador til New York. Afstanden er nøjagtig regnet 6500 km. Vælger man en Rute Stockholm—Reykjavik—Northwest River (Goose Bay paa Labrador) faar man 6518 km, d.v.s. kun en Forøgelse paa 0,5 pCt. af den korteste Vej, og saa er Afstanden delt i tre Dele af moderat Længde.

Som nærmeste naturlige Alternativ kommer Stockholm—Prestwick (Skotland)—Gander Airport (Newfoundland)—New York, ialt 6576 km eller 4,5 pCt. mere end Storcirkelafstanden. Selv om den nordlige Rute ud fra dette Synspunkt er den bedste, er det ikke sikkert, at den alt taget i Betragtning er den fordelagtigste.

Da Vejforholdene over Nordatlanten paa visse Tider af Aaret er meget vanskelige, kan det blive nødvendigt at vælge Ruten over Azorerne, der imidlertid er 8525 km lang eller 32 pCt. længere end den korteste.

Uden Trykkabine kan man kun flyve i indtil 5000 m's Højde og ved Hjælp af Ilttilførsel i en Tid af et Par Timer i noget større Højde. Med Trykkabine skulde det være muligt at flyve i 600 m's Højde hele Vejen, hvorved man kunde regne med at undgaa det daarligste Vejr. Uheldigvis synes det, som om de største Vindstyrker netop findes i denne Højde. Det opgives, at der i 12.000 m's Højde kan ventes betydelig svagere Vinde, saa man maaske i Fremtiden vil benytte sig af denne Højde, men dette Omraade er endnu saa uudforsket, at det er for tidligt at drage nogle Slutninger herom.

Ved Valg af Ruterne maa der ogsaa tages Hensyn til de Markorganisationer, som findes paa dem. Dermed tænkes paa Flyvepladser og Vejrtjeneste, som

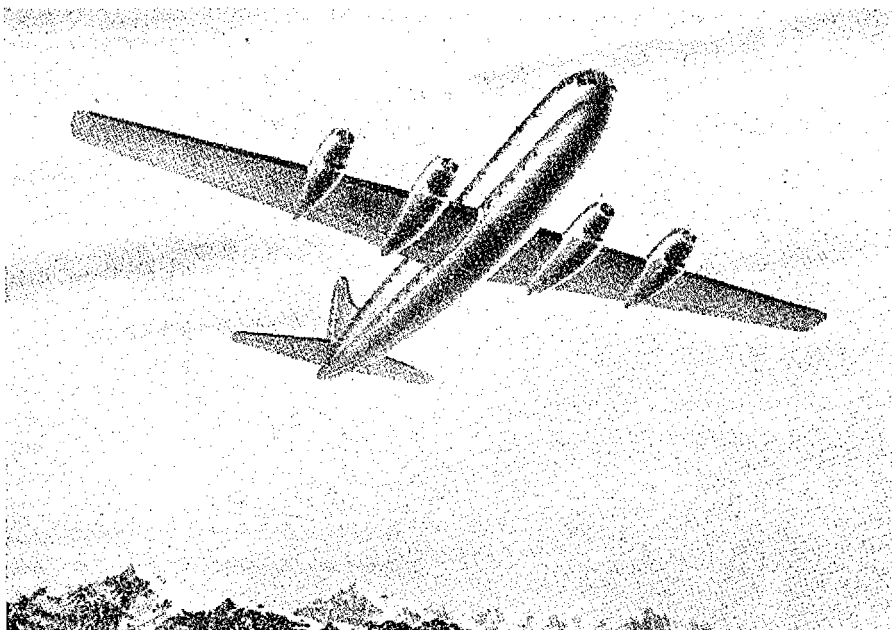


Fig. 6. Boeing 377 Stratocruiser.

maa findes i tilstrækkeligt Omfang til at sikre Trafikken.

Chicago-Konferencen.

I Efteraaret 1944 blev der i Chicago afholdt en international Konference for at forberede Aftalerne om den kommende Fredstids internationale Flyvninger. Der deltog Repræsentanter for 52 Stater.

Ved Debatterne anvendtes Begrebet de fem Friheder, som er følgende:

1. Ret til fri Overflyvning.
2. Ret til tekniske Mellemlandinger.
3. Ret til at afsætte Passagerer, Post og Last fra Hjemlandet i en fremmed Stat.
4. Ret til at tage Passagerer, Post og Last ombord i en fremmed Stat til Befordring til Hjemlandet.
5. Ret til at tage Passagerer, Post og Last ombord i en Ikke-hjemlandsstat for Befordring til en anden Ikke-hjemlandsstat.

Disse fem Punkter foraarsagede large Diskussioner, og man delte dem til sidst i to Grupper, Punkt 1 og 2 og dem alle 5. 28 Nationer underskrev Aftalen om de to Friheder og 17 om de fem. Senere har dog flere Lande underskrevet.

Trafikaftale mellem USA og Sverige.

Under Konferencen blev der den 16. December undertegnet en Trafikaftale mellem USA og Sverige gældende fra og med den 1. Januar 1945. Efter den, som i Hovedtrækkene holder sig til den ved Konferencen aftalte Standardformel, gives der svenske og amerikanske Selskaber Ret til at drive Flyvetrafik

D/s JUTLANDIA

Ny Toldbodgade 5

København

Telf. 8192

mellem Chicago eller New York til Stockholm og vice versa.

En lignende Aftale blev ogsaa under Konferencen underskrevet mellem Danmark og USA.

Desuden blev der truffet Aftale mellem USA og Sverige om Kurérflyvninger i 1945 inden Optagelsen af den regulære kommercielle Trafik. De vil af Amerikanerne blive udført med Douglasmaskiner af Ty-

pen C-54, d.v.s. den nuværende Version af DC-4, og fra svensk Side er det Hensigten at indsætte flyvende Fæstninger, Type Boeing B-17, som er ombygget til kommercielt Brug, indtil de bestilte DC-4 kan leveres.

Den 7. Juli vendte den svenske Maskine tilbage til Bromma efter den første heldig udførte Prøveflyvning til New York og Retur via Reykjavik og Labrador.

Københavns Maskinskole og dens nye Forstander.



Forstander Mathiesen

Den 17. Febr. 1945 blev Forstander, cand. mag. Henrich Gille brutalt og fuldstændig meningsløst myrdet i sit Hjem af Banditter i Voldsmagtens Tjeneste.

Paa et d. 27. Februar afholdt Møde udnævnte Direktionen Skolens hidtidige Inspektør, Civilingeniør E. Mathiesen til Forstander.

Københavns Maskinskole har i disse Dage udsendt sin Aarsberetning, som for første Gang er underskrevet af den nye Forstander.

I den Anledning opsøger „Vikings“ Medarbejder Forstander Mathiesen i det meget moderne Kontor paa Skolen for at kunne fortælle Læserne lidt om ham for at høre, hvorledes Forholdene arter sig under frie Forhold.

„De er jo udlært Maskinarbejder, Forstander Mathiesen?“

„Ja, jeg har staaet i Lære paa Orlogsværftets Maskinværksted.“

„De fik Præmie for Deres Svendestykke?“

„Ja, jeg fik Sølvmedaille. Men hvorfor spørger De, naar De ved det alt sammen i Forvejen?“

„Det er nu saa meget sagt. Da De saa var blevet Svend, hvad gjorde De saa?“

„Først gik jeg et Aar paa Teknikum, men sprang saa fra og begyndte at studere paa Polyteknisk Lærestalt, hvorfra jeg blev Maskiningeniør i 1928.“

„Begyndte De saa straks at undervise til Maskinisteksamen?“

„Nej, slet ikke. Jeg havde først syv dejlige Aar paa Højskolens teknologiske Samling, hvor jeg selvstændig udførte forskellige Forsøg bl. a. med Skæremetaller, der dengang var noget helt nyt. Da Ingeniør Vanggaard døde, overtog jeg hans Aftenforedrag, og det var maaske det, der gjorde, at jeg i 1935 fik Stillingen som Inspektør ved Københavns Maskinskole.“

„Hvorledes syntes De saa om den Forandring?“

„Det gik meget let. Forstander Gille var den herligste Mand paa Jorden at arbejde sammen med, venlig og hjælpsom. Jeg kan blot nævne, at det ikke en eneste Gang er hændt, at vi har taget forskellig Bestemmelse om en Sag, der f. Eks. er forelagt os begge, uden vi havde Anelse om det.“

„De har i Deres Stilling som Inspektør været med til at udforme Planerne til det nye Skolekompleks?“

„Det var Gille, der fik gennemført Bygningen af den nye Skole, men jeg var selvfølgelig med til at løse Opgaven.“

„Er De tilfreds med Skolen, som den er?“

„Absolut. Vi har gode og moderne Lokaler, og Skolen har den Størrelse, der svarer til det nuværende Omfang af Undervisningen, hvilket man kan se, deraf, at den kan bære sig.“

„Hvis der nu kommer et stærkt stigende Antal Elever, hvad saa?“

„Det er der ogsaa tænkt paa. Som De vil se, har vi endnu megen Plads paa Grunden, og Byggeriet er lagt saaledes til Rette, at alle Bygningerne kan udvides.“

„Hvorledes er Undervisningen gaaet under de nye Forhold?“

„Forholdene har medført, at der har været forskellige Mangler, saa den ikke har kunnet gennemføres i fuldt Omfang. Til Maskinlaboratoriet har vi manglet Brændsels- og Smøreolie, og i Kemi har vi ikke kunnet undervise i Vandrensning, Olieundersøgelser og Metalmikroskopi i det Omfang, vi ønskede.“

„Er Beslaglæggelsen forbi?“

„Nej, ikke helt. Der findes ikke flere syge eller saarede, men der bor endnu nogle tyske Læger og



DANSK RADIO
AKTIESELSKAB
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K · TLF. CENTR. 7282 · TELEGR. ADR. DARIOSE

★

Driftsselskab for
RADIOANLÆG
ombord i danske Skibe

★

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert
Formaal · Ekkolod Apparater etc.

Sygeplejersker, som ikke er til at faa væk, jeg har endnu saa sent som i Dag forsøgt paa det. Dog er jeg meget glad for, at Lokalerne ikke har lidt nogen Overlast, som man ellers hører saa meget om andre Steder fra, og jeg haaber, vi snart faar det hele frigivet."

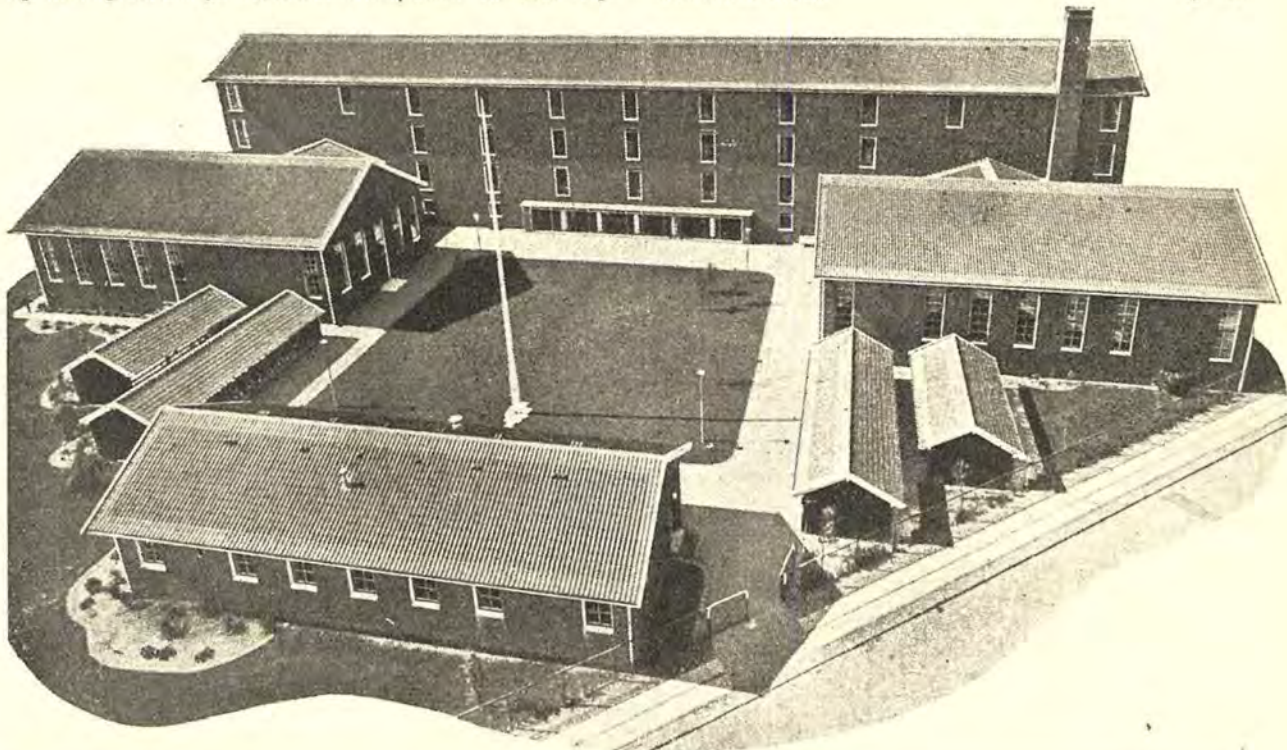
„Hvad er nu Deres Ønske for Skolen?"

„Gille har bygget Skolen, givet den ydre, smukke og hensigtsmæssige Ramme. Det bliver nu min Op-

gave at give Rammen det rette Indhold, d. v. s. give en Undervisning, der til enhver Tid er paa Højde med alle Tidens Krav, saa de vorderde Maskinmestre faar et solidt Grundlag for deres Fremtid til Gavn for Standen og Samfundet."

Vi takker for Samtalen og forlader Førstander Mathiesen med et levende Indtryk af, at han er en Mand, som baade kender sit Maal og Midlerne til at naa dette Maal.

J. T.



Derudefra.

De norske Værfters Kapacitet skal forøges.

Direktør C. R. A. Aamundsen ved Akers mekaniske Verksteder i Oslo oplyser i et Interview, at den norske Skibsbygningsindustri er kommet godt gennem de fem Aars tyske Okkupation.

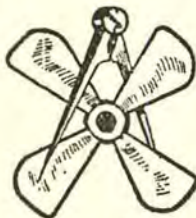
Ved de allieredes Bombninger er der sket en Del Skader paa Værfterne i Bergen og Sandefjord, og hos Aker har Sabotørernes Virksomhed sat en Del Spor. Et stort Fartøj ligger bl. a. sænket udenfor Verkstedernes Kajer, og Kranerne er ødelagt, men stort set er det ikke saa farligt. Der mangler naturligvis Metaller og anden Materiale, men Driften er dog igang.

De fleste af Norges Værfter har Bestillinger for flere Aar fremefter. Akers mekaniske Verksteder for fire til fem Aar. Man har bl. a. begyndt Bygningen af en 9000-Tonner til Fred Olsens Rederi, og saa snart man kan skaffe Materiale, skal der lægges Køl til yderligere to Skibe. Ved Værftet ligger ikke mindre end 15 Skibe til Reparation.

Der er stor Mangel paa Arbejdskraft ved Værfterne. Ialt arbejder der nu 10.000 Mand paa de norske Værfter, men der behøves endnu 5000 Mand. Dir. Aamundsen meddeler til Slut, at Staten har nedsat en Kommission, som skal undersøge, hvorledes man paa bedste Maade kan udnytte Skibsværfternes Kapacitet.

Fire store Sejlere,

den tilbageblevne Rest af Flaaden, er nu under Udrustning i Mariehamn paa Aalandsøerne. De skal som før Krigen sættes ind i Kornfarten fra Australien. Konsul Ericson haaber endnu paa at faa nogle af de Skibe, som er beslagnet af Englænderne, frigivet mod Forpligtelse til at give Adgang for engelske Søfolk til Uddannelse ombord i dem paa Langfart, da England fuldstændig mangler Sejlskibe, hvor den rigtige sømandsmæssige Uddannelse kan ske.



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)

De svenske Værfter i Gøteborg.

Den 9. Juli sluttede Metalarbejderstrejken i Sverige efter at have været i 22 Uger.

Den 15. Juli Kl. 15 fejredes Afslutningen paa denne lange Kamp med en Stabelafløbning fra Lindholmens Værft, som til Efteraaret fejrer sit 100-Aars Jubilæum. Det var en 6000 Tons Baad til Rederiet Erik Brodin. Om to Maaneder kommer den næste Stabelafløbning, et Moorfartøj til Rederiet Transmarin i Helsingborg. Senere følger endnu tre Stabelafløbninger i Aar, og man har 17 Nybygninger i Arbejde, Motorskibe og Dampskibe, varierende i Størrelse fra 750 op til 7500 Tons, af hvilke omtrent Halvdelen bygges for udenlandsk Regning.

Chefen for Eriksbergsværftet og Formand for Sveriges Værftsindustriforening, Direktør Gunnar Engberg, udtaler, at Materialespørgsmaalet stadig er det mest brændende. Det er meget svært at faa navnlig Valsemateriale frem, d. v. s. Plader og Profiler. Eriksbergsværftet har Bestilling paa 40 Skibe, som endnu ikke er leveret, men der regnes med, at de alle vil være leveret inden Udgangen af 1948. I næste Maaned sættes en Corgoliner paa 7500 Tons til Svenska Amerika Mexico Linien. Derefter kommer Baade til Transatlantic, Ostasiatiske Kompaniet, Svenska Lloyd og Orlogsflaaden. Der regnes med 6 Stabelafløbninger i Aar.

Man er i Gang med et omfattende Udbygningsprogram, som omfatter et helt nyt Værft paa den vestlige Del af Eriksbergs Omraade. To nye Beddinger er allerede færdige og en tredje under Arbejde, saa Værftet ialt faar seks Beddinger med tilhørende

Værksteder. Desuden har man udført en Serie Ny-anlægninger efter amerikansk Mønster med Henblik paa en rationel Udnyttelse af Svejseteknikken i Skibsbyggeriet.

Pa Gøtaverken har man genoptaget Arbejdet paa 9 norske Skibe, som er saa godt som færdige og kan ventes afleveret inden to Maaneder. Det er sammenlagt Tonnage paa ca. 100.000 Tons DW. Et andet stort Arbejde, som Værftet er ved at gøre færdig, er Krydseren „Tre Kronor“, som blev sat i Vandet i Decem-ber i Fjor. Der mangler nu Maskinudrustningen og Apterengen. Svenska Amerika Liniens store Nybygning er ogsaa ved at tage Form, og der arbejdes desuden paa et stort Hvalkogeri for norsk Regning. Medens man her har Materiale nok til Aarets Udgang, truer en anden Fare, nemlig Brændselsmangel. Der haabes dog paa, at Værftet kan holde sin Kapacitet, der er paa 150.000—200.000 Bruttotons om Aaret.

Værftet fortsætter desuden sit Arbejde med Broer og Jernkonstruktioner. Landkedler udføres i Samarbejde med Babcock og Wilcox i London. Af andre Specialiteter kan desuden nævnes Centralvarmekedler og Staalvinduer.

De tre store Værfter i Gøteborg beskæftiger ialt 9000 Mand og har Bestillinger paa 107 Skibe, som endnu ikke er leveret.

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



„De er vel nok blevet høje i Hatten paa „Marianne“, siden hun er blevet malet med HEMPELS Farver“.

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariusson“ Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

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
Faæes i alle Verdenhavne

Grundlagt
1899

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

Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

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

Indtægtsforvaltning

Træksedler modtages til Indbetaling paa Konto.
Betaling af Skatter, Husleje, Policepræm'er m. m.

Vejledning udleveres fra Kontoret

Niels Hemmingsengsgade 24



C. K. HANSEN



AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN
Telefon Central 72 (13 Ledninger)
Telegram-Adresse: HANSEN

*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

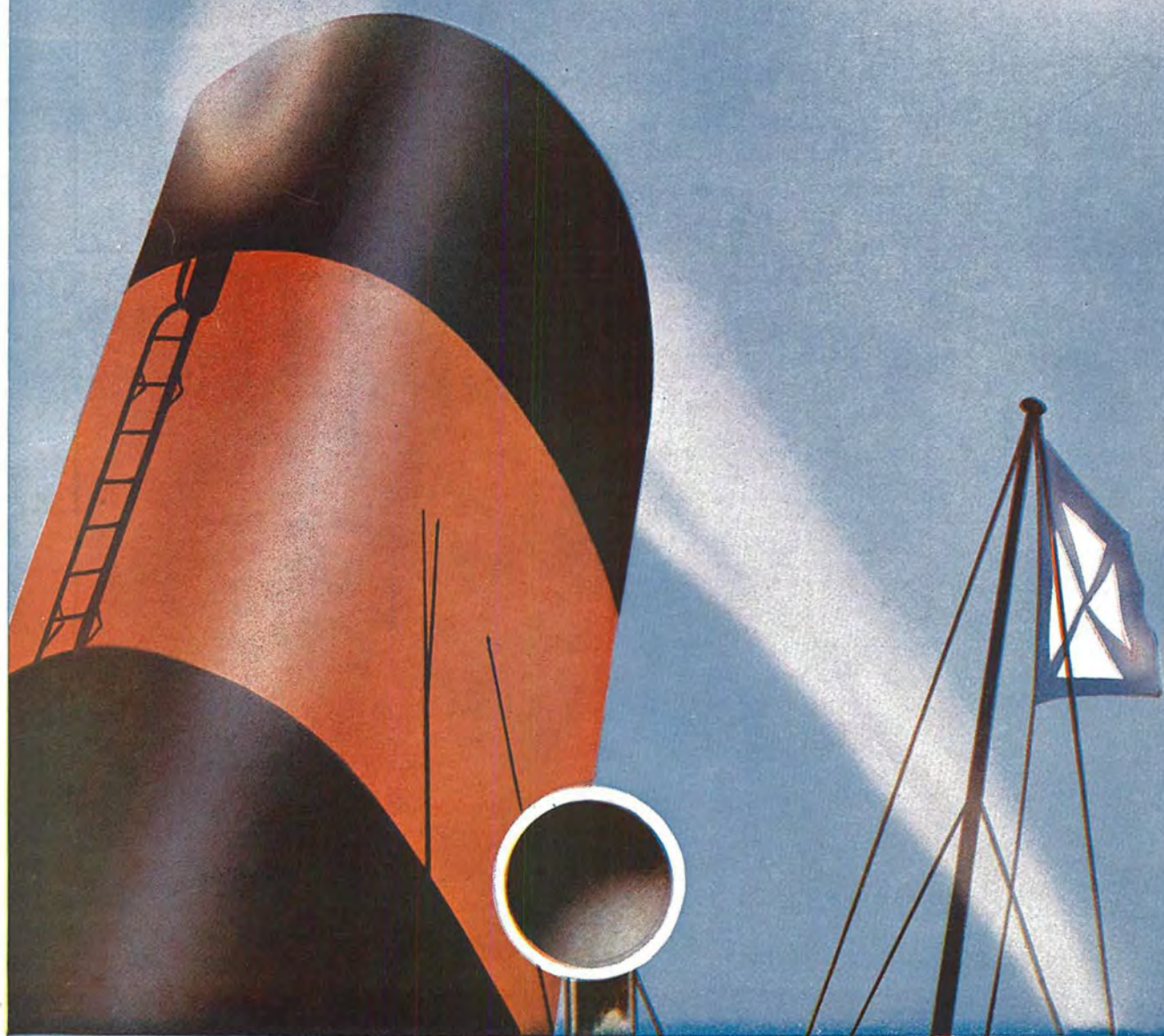


IVER C. WEILBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN-K.



DANSK GÆR-CENTRAL

Det forenede Dampskibs-Selskab





VIKINGEN

75 Øre
1. September

STABELAFLØBNING

Maleri af V. Qvistorff

1945 - Nr. 9
22. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

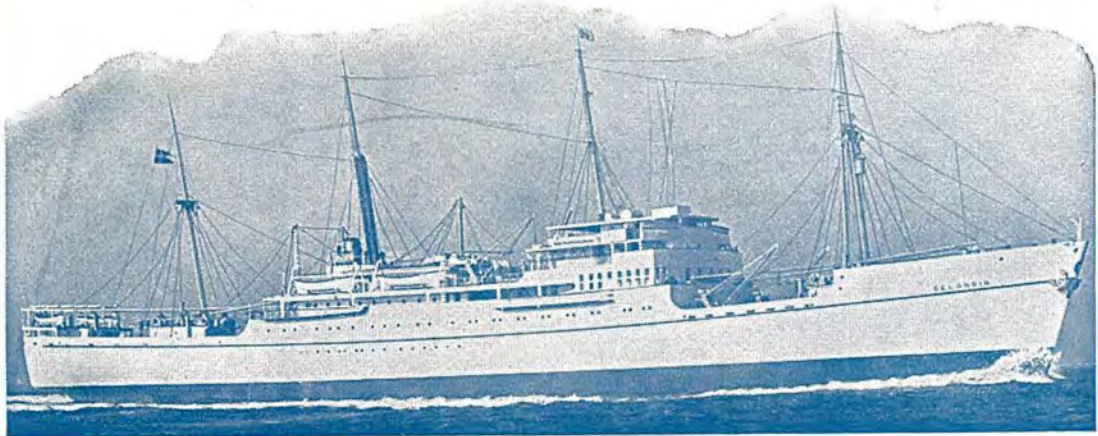
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Kristianiagade 8

Egne Kontorer:

Bangkok

Bombay
Buenos Aires
Calcutta
Capetown
Dairen
Durban
Guatemala
Hankow
Harbin
Havana
Hongkong

Johannesburg
Karachi
Kuala Lumpur
Madras
Manila
Mexico City
Montreal
New Orleans
New York
Penang
Port Elizabeth

Singapore

Rangoon
Saigon
San Francisco
San Salvador
Sao Paolo
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver B. C.
Weihaiwei

Skibenes Buchenwalde

Af Otto Ludwig

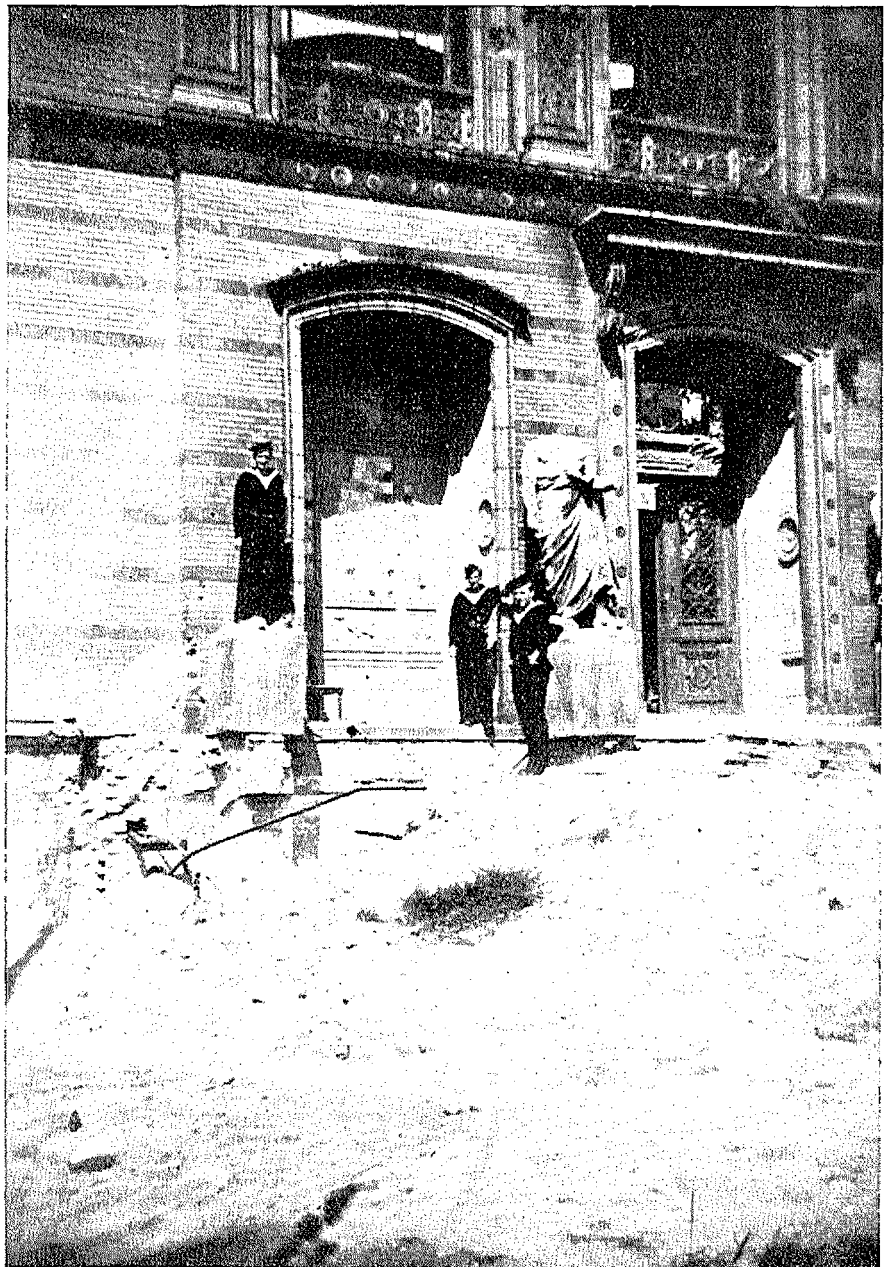
UDENFOR Kielerfjorden blev jeg Vidne til det Kyst, mistede Tyskerne en værdifuld Hjælp til deres mærkeligste Ligtog, jeg nogensinde har set. sindssyge Spil.

Det drejede sig ikke her om et af de mange ulykkelige Mennesker, der havde maattet lade Livet i Tyskland langt fra deres Hjemland. Nej, det var et Skib, der her blev ført bort. Tre store Slæbebaade trak ganske langsomt afsted med det. Det havde Kølen i Vejret.

Ved dette Syn følte jeg næsten den samme knugende Fornemmelse, som naar jeg derhjemme i København havde set en Frihedskæmper blive ført til Graven. Ogsaa dette Skib var blevet et Offer for Krigen. Engang havde dets stolte Stævnskaaret sig gennem Verdenshavens Bølger, til det en Dag blev „rekvireret“ af Tyskerne i det Land, som de sagde at ville beskytte. Som en Befrielse kom den Mineeksplosion, der gjorde en Ende paa dets Liv i Trældom for det Folk, der kun ønskede Ufred.

Desværre var dette ene Skib kun et af de faa Fartøjer, som Germanerne røvede, hvor de kom frem. Som Menneskene i Koncentrationslejrene, der mange Gange maatte blive paa Fjendens Jord til Døden, saa maatte ogsaa mange Skibe blive derude.

Dette fik jeg et tydeligt Bevis for, da jeg nærmede mig Kiels Havn. Overalt laa Vrag. Nogle af dem var af røvede Skibe, andre af Tyskernes egne. Minerne kendte ikke Forskel paa Fanger og Fangevogtere, naar de eksploderede. Men for hvert et Drøn, der lød dernede under den tyske



Den ene af Statuerne ved Kiels Universitet adskjttet med en dansk Orlogsmænd.



Danske Marinere ved en sønderbombet Bunkers.

Før i Tiden var dette Farvand stærkt besejlet af det tredje Riges Krigsmarine. Selv om de fleste af disse Skibe nu har sejlet deres sidste Sømil, saa ser man dog mange tyske Krigsfartøjer dæmmede, selv om de nu ikke mere fører det forhadte Naziflag. Englænderne har anset det for mest passende, at Tyskerne selv er med til at fiske nogle af de Miner op, som baade Englænderne og Krigsmarinen har spredt i Farvandene. Omkring Kiel kan man kende disse Fartøjer paa det internationale N-Flag, som de allesammen fører ofte ved Siden af det engelske Flag.

I Kiels Havn.

Man bliver mere og mere forævset, jo dybere man kommer ind i Fjorden. Vandet bliver mere og mere snavset, der ligger et helt Overtræk paa det af Olie, og rundt omkring flyder Vragstumper og Affald. Den en Gang saa smukke Kielerfjord, der var Skuepladsen for Olympiadens Sejlkonkurrence, er nu et af Krigens mange dystre Eksempler paa Død og Ødelæggelse. Vragene bliver hyppigere og hyppigere. Nu er de bare ikke afmærket saa tydeligt mere. De store grønne Vragbøjer i Østersøen er blevet erstattet af meget mindre, men de skjuler det samme.

Om Styrbord fandtes engang Tyskernes Ubaadsbaser. Mange af disse „Jernhajer“ blev sænket længe før Kapitulationen af de allieredes Bomber eller Skibsskyts, men mange af dem blev den 4. Maj sænket af Tyskerne selv.

Naar man ser disse uhyggelige Fartøjer ligge derinde langs Kajerne med Broen oven Vandet, men for-

ladte og overgroede af Alger, saa mindes man uvilkaarligt Avisernes Fotografier af Fangelejrenes Kommandanter, der laa døde for egne Kugler i deres Senge, fordi de ikke turde tage Ansvar for deres Gerninger. Alt her i Tyskland staar i Opgivelsens Tegn. Alt det stolte og overmodige synes at være forsvundet. Der er Vrag alle Steder — ikke blot i Havnene, men ogsaa inde i Land. Inde i Kiel findes Vrag af Mennesker, Kvinder, der vil leje sig selv ud for en Pakke Cigaretter. Et trist Syn er disse Vrag, men det mest triste, synes jeg, er, at disse Mennesker ikke selv ved, at de er Vrag.

Men det er ikke Byen, der her skal fortælles om. Mange har allerede fortalt om de mange Ruiner, og jeg skal bare her sige, at Beretningerne har ikke været overdrevne.

Der er imidlertid ogsaa nok at fortælle om Havnen. Al denne Ødelæggelse gør næsten, at man ikke ved, hvor man skal begynde, og hvor man skal ende, naar man skal beskrive Livet i Tysklands største Krigshavn. Kiel er nemlig ogsaa Modsætningernes By. Ved den ene Kaj ligger allierede Skibe, hvor Englændere, Amerikanere og Franskmand lystigt fejrer Freden i Europa, før de igen støvner ud for at knække den sidste Mødstand i Østen. Ved den anden Kaj ligger de tyske Skibe stille vuggende for Dønningerne. Der er ingen Fest ombord, men Folkene ved Lønningen gør stram Hønnør, naar en allieret Officer gaar forbi. Denne Hilsen adskiller sig ikke fra den, de aflagde for deres egne Officerer engang. Tyskerne adlyder alle Ordre, naar bare de kommer fra dem, der har Magten.



En Gade i Kiel.

Mange af Kajerne er revet op af Airforces Bomber, og Broer ligger styrtet i Vandet. Tyskernes berømte Camoufleringskunst har øjensynligt ikke hjulpet meget.

Ved en af Kajerne ligger der nogle mærkelige Fartøjer. De er næsten helt firkantede, og den Smule Overbygning, der sidder paa dem, er anbragt helt agter. Det er Baade, der stammer fra den Tid, hvor Hitler tænkte paa Invasion i England. Disse Invasionsfartøjer er en skarp Kontrast til alt det, der er foregaaet i Havnen under Krigens sidste Halvdel. De er Tegn paa bitter Ironi.

Naar man kommer længere ind i Havnen, er det nødvendigt at manøvrere forsigtigt. Flere Steder er Vragene endnu ikke afmærkede. Pludselig faar jeg Øje paa noget, en Ting, der er i Stand til at sætte mine Tanker to Aar tilbage i Tiden. Jeg ser en kolossal Kran. Jeg kender den. Der er ikke noget at tage fejl af. Det er den samme, som den 29. August hev den sænkede danske Flaade op af Vandet. Det var dengang en let Sag for den at bringe en U-Baad paa Land. Maaske falder Arbejdet den ikke saa let nu, hvor det er tyske U-Baade, den maa tage i sine stærke Arme. Tyskernes Fartøjer var tungere og større end de danske, men Arbejdet skal gøres.

Danske Skibsskæbner.

Mellem de mange bortførte Skibe fandtes der ogsaa danske. Dette gjaldt baade Koffardi- og Orlogsskibe. Takket være den illegale Presse varede det ikke længe, før de fleste Danskere vidste, at mange af de Krigs-

fartøjer, som det lykkedes Tyskerne at hæve, blev ført til Kiel. Baade „Peter Skram“ og den i Forvejen haardt medtagne „Niels Juel“ blev ført til „Skibenes Buckenwalde“, men blev kort efter ramt af allierede Bomber. Ingen af disse to bliver vist til Skibe mere.

Men der var andre Skibe, der slap bedre over Fangenskabet, og det var disse Skibe, jeg var saa heldig at være med til at føre hjem. Straks efter Tyskernes Kapitulation tog en af Marinens Reserveofficerer paa eget Initiativ sydpaa i Modstandsbevægelsens Navn for at gennemtrawle de tyske Havne. Det var Kaptajn-løjtnant Larsen. Det var ikke saa faa Skibe, han fandt dernede, og han besluttede derfor at gøre alt for at bringe disse Skibe hjem saa hurtigt som muligt, hvorfor han udvalgte et Par Skibsbesætninger mellem Folk i Marinen, der havde været med i Frihedskampen. Det ene Skib kom hjem efter det andet med Kadetter, Underkvartermestre, Aspiranter, Mather og Værnepligtige ombord.

Det Indtryk, disse Mennesker fik dernede i Havnene af Tyskernes Ordenssans, var ikke væsentligt forskelligt fra det, som de Dage i Forvejen havde faaet inde i Land paa de rømmede Kaserner. Tommetykt Snavs læ alle Steder ombord paa Skibene.

Gensynet med Inspektionsskibet „Ingolf“ var det, der berørte mig mest smerteligt. Ganske vist har jeg endnu kun set det paa Afstand, men det Vrag, der nu kun med Nød og næppe holdt sig flydende ved Hjælp af svære Trosser, lignede slet ikke det prægtige Skib, som jeg selv engang har sejlet med.

Det første danske Skib, jeg forøvrigt saa, var

D. F. D. S.s „Kronprins Olav“, der var let at kende, selv om det var blevet omdannet til Hospitalsskib. „C. F. Tietgen“ havde ogsaa været underkastet Forandringer, men Tyskerne havde først rovet dette Skib paa saa sent et Tidspunkt, at de ikke engang havde naaet at faa fjernet Neutralitetsmærkerne paa Siden helt. Men Før og Agter stod halvt fædende Kanontaarne. Det sidste Skib var imidlertid i Stand til selv at kunne drive sig frem i Vandet.

I Forbindelse med „C. F. Tietgen“ skal jeg nævne, at der hverken var Tyskere eller Englændere ombord paa Skibet under Hjemrejsen, hvilket nogle af Hovedstadsbladene har fortalt sine Læsere. Ombord paa „C. F. Tietgen“ var udelukkende Folk fra Dampskibsselskabet og nogle Marinere. Ministrygerne, der gik foran, var ligeledes danske, og forresten var ogsaa disse Baaede hentet tilbage fra Tyskland.

Disse smaa Ministrygere maa forøvrigt være blevet meget glade for igen at komme under dansk Behandling. Dækkene, der efterhaanden var blevet næsten sorte, blev straks skuret med Sand og Mursten og bærer i Dag ingen Spor af de tyske Støvler. Baaedene blev ligeledes maalede, og overalt kom Koste og Sæbevand i Cirkulation. Dog har Glæden været for meget for Maskinerne, thi snart efter der igen var dansk Vand under Kølen, skiftedes de til at gaa i Staa. Baaedene havde efter Tyskernes eget Udsagn været i Gang i over det dobbelte Antal Timer end tilladeligt uden Eftersyn.

Løvrigt har jeg opdaget, at Spørgsmaalet Tid er ret individuelt for de forskellige Skibe. Der laa for Eksempel „Ingolf“, der er bygget i 1933, ganske ude af Stand til blot nogenlunde at kunne give et Billede af sig selv for to Aar tilbage. Samtidig fandt vi et af Flaadens mest sejlglavede Skibe, „Hajen“, i samme Vigør, som det har været i lige siden forrige Verdenskrig. Flere Gange har dette Skib været dømt til Opbrugning, men Gang paa Gang har det smalle Skrog modsagt alle Profetier. Den har haft en forunderlig Evne til altid at være med der, hvor der skete noget, men den har undgaaet alle Ulykker, selv naar dens Mandskab, som den 29. August 1943 blev argrebet af Tyskerne og saaredes eller døde.

En anden mærkelig Skæbne er undergaaet Rønne-Galeasen „Mercur Paket“, der blev taget af tyske Marinefartøjer paa Vej over Sundet under Udøvelsen af sin illegale Trafik. Skipperen blev ført bort, og snart efter kom ogsaa Galeasen i Fangenskab. Vi fandt den nede i Kiel, men under et helt nyt Navn. Germanerne havde døbt den om til „Luv“, men snart efter var ogsaa den fortøjet i Københavns Havn.

Herrefolket skurer Dæk.

Det er ikke for at være hævnerrig, at jeg sætter denne Overskrift til nedenstaaende Afsnit, men følgende Skildring af de tyske Marineres Færden i tyske Havne i Dag vil gøre det klart for En, hvordan det har kunnet lykkes Hitler at faa næsten hele Folket med sig i sin Ødelæggelseskampagne. Hver Morgen og Aften kan man se Tyskerne marchere til og fra Arbejdet paa de allierede Skibe, hvor de gør alt uden at komme med Kommentarer. Ogsaa paa de danske Skibe har de maattet gøre Nytte. Ja, de prøver næsten ligefrem at overgaa hinanden i Arbejdet med at gøre

de Ting rene, som de har snavset til. De smiler ogsaa gerne, men det er Smil uden anden Hensigt end at behage. — Er det Disciplin?

Paa mine Ture til Tyskland har jeg lagt Mærke til mange andre smaa Træk hos de forskellige Folkeslag, jeg har truffet der. Englænderne gør ikke noget for at virke vindende, men de er det ubevidst ved deres passende Tilbageholdenhed. Det er ikke let at faa en Engländer til at give Luft for sine Tanker ved det første Møde. Men har man kendt ham et Stykke Tid, er han en prægtig Kammerat. Imidlertid kan man tydeligt mærke, at i England er det Marinen, der er det populære Vaaben.

Med Amerikanerne er det saadan, at man efter en Samtale med en af dem synes, at han er meget lig vi Danskere. Franskmand er der ikke saa mange af i Havnebyerne, men det mærkes rigtigt her, hvad allieret vil sige. Der er lige Ret for alle frie Nationer her. Danskere saavel som Canadiere og Franskmand færdes lige frit i de allierede Kantiner og i Biograferne, hvor de kommer gratis ind.

Forøvrigt er det dejligt at være Dansker mellem alle disse forskellige Folkeslag. Overalt møder man kun venlige Ansigter. Ganske vist kneb det i Begyndelsen for Englænderne med at finde ud af, til hvilket Land vi hørte, hvorfor vi maatte forsyne Uniformerne med smaa Dannebrogflag paa den ene Arm. Dette er dog ikke nødvendigt mere. Englænderne synes at have en hurtig Opfattelsesevne, hvilket navnlig viste sig ved den Kendsgerning, at det ikke varede mange Minutter, før de fik Cigaretterne op, naar de mødte en Dansker. Til Gengæld var de ogsaa meget glade for dansk Snaps og dansk Øl, og til min store Forundring skete det tit, at en af dem vilde bytte en Pakke engelske Cigaretter med en dansk „Dover“, „der smagte mere amerikansk“.

Ja, efter denne Krig synes alt at dreje sig om Nydelsesmidler og Fødevarer. Dette er ganske naturligt og er ogsaa en af Aarsagerne til, at det haster med at faa vore Skibe hjem i egne Farvande igen. Skibe betyder nemlig bl. a. Mad og Tobak.

Ovenstaaende er skrevet paa Vejen hjem med nye befrieede Skibe fra Koncentrationslejren for Skibe i Kiel. Der findes saadanne Løjre andre Steder i Tyskland, men Kiel er vist den største, og det Mindesmærke, der prangende rager i Vejret ved Kielerfjordens Indløb, vil for mig ikke fortælle sin oprindelige Bestemmelse, men vil kun være med til at minde mig om den Tid, hvor Kiel var med til at gøre Tyskerne forhadte ogsaa hos Søens Folk.

O. Ludwig.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

Bunkers:

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

STRANDRØVERE

Af OSCAR JENSEN

PAA British Museum i London findes, blandt mange sjældne Dokumenter, en gammel og meget mærkelig Kontrakt, som i sin Tid er opsat mellem Fiskeren John Roberts og Fangeren Tommy Parry, begge fra Øen Angelsea i det irske Hav. Denne Kontrakt, der er dateret den 10. September 1773, gaar ud paa, at John Roberts af Tommy Parry modtager en Hest og en Staldlygte til Laans for Natten mellem den 10. og 11. September mod til Gengæld at yde Tommy Parry Fjerdeparten af John Roberts' Andel i det Udbytte, samme Hest og Staldlygte maatte give i Natens Løb.

For de fleste Mennesker lyder dette vel noget intetsigende. Mange vil det kun forekomme dunkelt; men takket være den Staldlygte, der nævnes i Kontrakten, har enkelte været i Stand til at skimte en alvorlig Mening bag dette tilsyneladende intetsigende Laan, og ved at sammenholde Kontrakten med visse kriminelle Aktstykker fra den Tid ser man Mørkets onde Gerninger saa klart belyst, at man næsten i Enkeltheder kan forestille sig Gangen i det Drama, som hin Septembersnat blev udspillet i Farvandet ved den lille Ø Angelsea og paa denne Øs ugæstfri Strand.

Man forestiller sig som sagt Enkelthederne. Men Forestillingerne er saa fast understøttet af de Kendsgerninger, der foreligger, at de næppe kan afvige synderligt fra Virkeligheden. — — —

Om Eftermiddagen den 10. September 1773 indledes Dramaet med en begyndende Paalandsstorm, der har tvunget Angelseas Fiskere til Lediggang. Og som Lediggang er Roden til alt ondt, fylder ogsaa denne Paalandsstorm de uvirkelige Øboere med ondt Tanker.

En lille Gruppe Mænd har samlet sig i Ly bag en stor Sten nær Havkanten ved det lille Fiskerleje paa Øens vestlige Side. Det er skægede Mænd af et robust og skummelt Udseende. De er alle iført lange Transtøvler, som naar dem til Skridtet, men er for øvrigt klædt i snavsede Læser af tykt Vadmæl, og paa Hovedet bærer de saa godt som alle

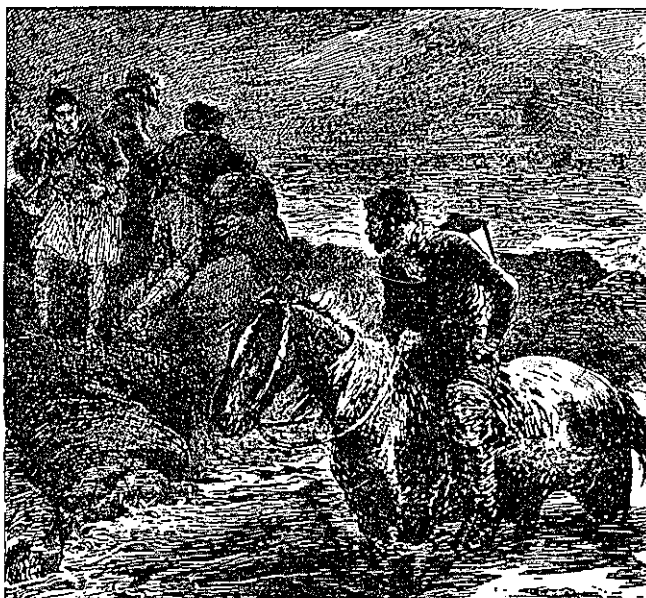
den uundværlige Sydvest. Det er fattige Fiskere, der ikke øjner nogen Udsigt til paa ærlig Vis at forbedre deres Kaar — derfor mere fattige end hæderlige. De diskuterer ivrigt, men Diskussionen er dæmpet, og de taler med forborgne Ord og i tvetydige Vendinger. Alle nærer de det samme Ønske og har de samme Hensigter, dersom Ønsket gaar i Opfyldelse, men ingen af dem vover at udtale sig højlydt derom.

Nu og da stikker en eller anden af dem Hovedet op over Stenen. Det foregaar ligesom paa Skift; og med Hænderne skærmende for Ansigtet mod Brændingens flygende Spræjt stirrer de ud over Havet med Øjne, der lyser af Begærlighed. Hele Eftermiddagen har de saaledes i spændt Forventning afsøgt den sydvestlige Horisont. De spejder og vejrer, mens Vinden rusker dem i Haar og Skæg, og de snuser enhver Nuance i den stadig tiltagende Storm i sig som sultne Rovdyr, der sporer et Bytte.

Dagen gaar paa Hæld. Solen har holdt sig skjult bag lave, vildt jagende Skyer, men i Nedgangen trænger den gennem Skydækket som gennem en Røg og dukker saa i Havet som en blodrød Brand. Et Hoved dukker i det samme op over Stenen. Der lyder et dæmpet Raab og en Haand peger mod Solnedgangen. Raabet udtrykker ingenlunde Begejstring over det skønne Syn, men lyder nærmest som et ondt Varsel, og det faar øjeblikkelig alle Mændene bag Stenen til at

strække Hals. De mumler i Skægget og stirrer alle i den angivne Retning, og deres Blikke bliver mere og mere graadige. Der hersker ingen Tvivl imellem dem. De ser alle den lille mørke Plet i den røde Solbrand, og de ved, hvad det er.

Saa slukkes Branden, men Pletten bliver tilbage og staar i Horisonten som en osende Tande, og den skifter hurtigt Kulør fra sort til graa og bliver til sidst helt hvid. For mindre øvede Øjne kunde den godt tages for en Søfugl eller en Bølgekam; men hverken Søfugle eller Skum paa Vand bedrager disse Angelsea-Mænds skarpe



De dækker sig bag den store Sten, og herfra holder de skarpt Udkig med den falske Lygtemands Ridt i Havstokken — frem og tilbage paa den samme korte Strækning.

Syn, De ved, det er et Sejl — et Skib, og før dem er Spørgsmaalet nu kun, hvilket Skib det er, og hvilken Kurs det styrer. Men inden Mørket falder paa og spærrer Udsynet, har de konstateret, at Skibet er stort, og at dets Kurs bærer ind mod Land.

Igen søger de Ly bag Stenen, og Diskussionen tager atter Fart — en mumlende Diskussion om Mulighederne for en Stranding i denne Stormnat. De drøfter Minderne om tidligere Strandinger paa denne Kyst, og Tonefaldet i deres dæmpede Tale er hørdt. Men



Bolgen har skyllet Mastestumpen med Kaptajnen paa „Charming Jenny“ og hans Hustru op paa Stranden. — Skumle Mænd kommer huskende.

de taler ogsaa om Skibe, som i ondt Vejr kom temmelig nær Landet, men som opdagede Faren i Tide og slap ud til Søs igen, og de fornaaede ikke at lægge Skjul paa deres Skuffelse og Ærgrelse over saadanne Hændelser. — — —

Der kommer flere til — baae Mænd og Kvinder, og de er lige skumle og lige lasede i Tøjet, lige fattige og lige begærlige. Alle har de kun Tanke for det samme — Stranding — Berigelse, men ingen af dem tænker højt, og ingen af dem skænker de eventuelle Skibbrudne en menneskelig Tanke.

Der er en gammel Mand i Flokken. Han er barhovedet, og Vinden tumler med hans graa Løkker og Skæg. Hans Pande er furet med dybe Revner, og hans Øjne ligger dybt under buskede Bryn. Han deltager ikke i Diskussionen, men han lytter til de andres Tale, og hans Øjne faar undertiden en underlig vild Glans. Han er Lejets ældste. Hans Navn er John Roberts, og han er under Diskussionen Genstand for de andres spørgende Blikke. Han er en Slags Høvding i Kræft af sin Alder og sin Fortid, og Kammeraterne er altid lyd-høre for hans Meninger, naar det passer ham at fremsige dem. Men gamle John Roberts taler i det hele taget ikke meget, og i denne Nat er han usædvanlig tavs.

Stormen er vokset i Styrke, og det er blevet byget. Vinden kommer i Stød og hviner omkring Klipper og Sten. Brændingeu tordner og syder i Havstokken, og Sprøjtet staar ind over Stranden som et knygende Fog. Pludselig rejser gamle John Roberts sig. Han spejder et Øjeblik ud over Havet, og alles Øjne vogter paa enhver af hans Bevægelser. Saa gaar han tavs bort, og ingen spørger, hvor han agter sig hen. Med Vinden i Ryggen stavrer han ind over Stranden og forsvinder i Retniug af Tommy Parrys Færn.

Der høres atter en Mumlen fra Personerne bag Stenen. Saa rejser een sig og gaar. En anden følger efter, og efterhaanden gaar enhver hjem til sit; men intet Lys bliver tændt i Fiskerlejets Hytter.

Omsider kommer et enligt Lys til Syne — et Lys, der flytter sig ujævnt som en Skibslanterne i Søgang. Det kommer nærmere og nærmere. Det bevæger sig i en Bue uden om Hytterne, men alligevel kaster det sit Skin ind i de fattige Vaaningers smaa Ruder, og i de mange vagtsomme Øjne bag disse spejler det sig som et Aandesyn — en barhovedet Rytter højt til Hest med Haar og Skæg flagrende i Vinden og med en Lanterne paa Ryggen som et Tornyster. Og Øjnene, som ser dette gennem de smaa Ruder, bliver mere og mere vilde, og de følger Synet, eftersom det Skridt for Skridt strider sig frem mod Stormen og ned til Havkanten, hvor det bliver usynligt fra Landsiden.

En Dør bliver lindet i en af Hytterne. En Skikkelse sniger sig ud. To andre følger efter. De kæmper sig alle tre mod Stormen ned til Havkanten og dækker sig bag den store Sten; og herfra holder de nu skarpt Øje med den falske Lygtemands Ridt i Havstokken — frem og tilbage paa den samme korte Strækning, indtil en dump Lyd som et fjernt Kanonskud naar deres Ører. I samme Nu forsvinder Lys og Syn for deres Øjne, men et Øjeblik efter hører de Hovslag som fra en Hest, der fjerner sig fra Stranden i skarpt Trav. Saa dør ogsaa denne Lyd bort, og Dramaets første Afdeling slutter med et Skrig gennem Stormen — et Skrig fra en Havmaage — eller fra hvad — —?

Sceneriet skifter, og det skifter hurtigt i den menneskelige Fantasi, naar Forestillingerne næres af klare Kendsgerninger.

Scenen er nu et Skib for hjemgaaende. Det er et klodset Skib med en rund og bred Bov og en bred og kantet Agterende — et typisk Koffardi-Skib fra sidste Halvdel af det attende Aarhundrede. Dets Rig er solid, men uhaandterlig, og det arbejder tungt under Manøvre. Det er en Dybvandssejler, som kommer fra en lang Rejse, og den har ikke de bedste Betingelser i en Kamp mod Storm og Sø langs en farefuld Kyst og med Land i Læ.

Men den er bemanded med stærke og sejge Søens Mænd, hvis Haardførhed og Mod opvejer eventuelle manglende Evner og Egenskaber paa andre Omraader. De har været udsat for mange Farer og Strabadser paa den lange Rejse og har døjet meget ondt; men dette er alt sammen et overstaaet Stadium, som for dem ikke er mange Tanker værd. Nu tænker de kun fremad paa Rejsens snarlige Afslutning — paa Hjem og Hvile — paa kære Venner og muntre Lag — og de spejder i glad Forventning efter deres Længslels Maal. De er i rigtig hjemgaaende Stemning, og Stemningen stiger til Overgivenhed, da Udkiggen i Masten hen mod Aften varskoer: Land i Sigte.

Varskoet gentages fra Mand til Mand og gaar som en Jubelbølge over hele Skibet, og inden Natten bryder frem, har de alle set den mørke Fortoning ret forude — deres forjættede Land.

Stormen er byget, og Natten er mørk. Tungt, men støt arbejder Skibet sig bidevind ind mod den klippefulde walisiske Kyst paa sit Kryds op gennem det

isske Hav. Kaptajnen ser sin Fordel ved at holde saa langt ind mod Kysten som muligt. Det giver et bedre Stræk paa den anden Bov udefter. Han ønsker dog hverken at udsætte Skib eller Mennesker for Fare, og han beslutter netop at vende, da Udkiggen i Masten rapporterer et Lys ret forude.

Kaptajnen entrer selv til Vejrs og overbeviser sig om, at Udkiggen har set rigtigt; og han konstaterer, at Lyset er i Bevægelse. Dette kan efter hans Opfattelse kun være en Skibslanterne — et Skib, der staar ind mod Landet paa samme Kurs som hans eget.

Saa er der ingen overhængende Fare, og Kaptajnen beslutter at holde sit Skib gaaende lidt endnu paa sammen Bov. Han entrer til Dæks igen og føler sig tryk. Men pludselig holder han Haanden for Øret og lytter fremefter; det forekommer ham, at han under et Øjeblik Pause i Stormen hører en Lyd, som om en Hest vrinskede et eller andet Sted forude. Umuligt! — Og dog! — Er det ikke den samme Lyd igen? — Og hvad er nu dette? Lyder det ikke, som om de fremrullende Søer bryder mod Klipper? — Vist saa! Se dér! En hvid, sydende Skumbræmme. — Brod ret for! Brod ret for! — Oh, Gud! Oh, Gud! Det er den visse Undergang. Alt om Bord er i Forvirring, og Raab lyder over hele Skibet. Ned med Roret! Ned med Roret! Haardt over!

— — —

For sent! For sent! Med et Ryk standser Skibet. Der gaar en Rystelse igennem det fra For til Agter, og grønne Søer fejer ind over det som Laviner. Et enkelt Nødskud bliver affyret, og de Skibbrudne stirrer forventningsfuldt i den Retning, hvor de saa Lyset. — Lyset? — Hvor er nu dette Lys, som førte dem i Ulykke — den falske Ledestjerne? — Borte! Alt omkring dem er Mørke og Ragnarok. Master falder, og Skrogets Bundtømmer splintres mod de haarde Klipper, og ustandselig vælter Vandmasserne frem — Brod efter Brod — og hamrer Skibssiderne i Stumper og Stykker. Og i dette Ragnarok klamrer de Skibbrudne sig til Livet med Fortvivlensens Kræfter. Deres Kamp mod Elementerne er alt for ulige, og den bliver kun kort. Den ender med et Skrig i Dødsangst fra mange Struber — et Skrig, der kvæles i Vand.

Samvittighedsløse og havesyge Menneskers onde Værk er fuldbragt. Men Stormen raser uforandret, og de taarnhøje Brodsøer ruller vedblivende mod Land i endeløse Kæder — med hvide Nathuer paa og med Favnen fuld af tunge Vareballer, brudte Master og Spær og lemlæstede Lig.

Et falsk Lys ledte det stolte Skib og dets Besætning til Undergang og Død. Men inde paa Angelseas Strand er der nu Liv. Mænd og Kvinder — gamle og unge — trodsrer Uvejret og er i travl Aktivitet med Baadshager og lange Stænger, og ikke en Koli af det inddrevne Strandingsgods undgaar deres Efterstræbelser. De bjærger Rub og Stub og rager til sig hele Natten, lige til Dagen bryder frem. Byttet er rigt, og Begærligheden har ingen Grænser hos disse Mennesker; intet er dem helligt. De nøjes ikke med at røve det strandede Skibs kostbare Ladning. De udplyndrer ogsaa de ilanddrevne Lig.

Men se nu der — i Havstokken! En ung Mand og en ung Kvinde surret til en Stump af en Mast. De bevæger sig. De lever begge. Se! — Manden gør sig

fri af Surringen og faar Fodfæste. Han bøjer sig over Kvinden og vil hjælpe hende. Men hvad nu? Han segner om. Var det en Bølge, der slog Fodfæstet fra ham? Nej! Det var Udmattelse. Men nu har Bølgen skyllet Mastestumpen med ham og Kvinden op paa Stranden, og skumle og skulende Mænd kommer luskende. De kredser et Øjeblik omkring Stedet. Saa træder de pludselig til og bærer den unge Mand bort



Sir Thomas Crosbæ lokker ved falsk Lys den danske Ostindiefarer „Gylcenløve“ til at strande paa den irske Kyst.

— op over Stranden. Men hvad gør nu den gamle, rynkede Kone, som er kommet til, og som har lagt sig med sine Knæ paa den ilanddrevne Kvindes Bryst? Hvorfor holder hun sin knoklede Haand over den unge Kvindes Mund? Hvad foretager hun sig, og hvorfor skynder hun sig bort igen uden at hjælpe? Er denne unge Kvinde da ikke et levende Menneske i Nød? Hun var levende. Nu er hun det ikke mere. Hvorfor? De døde giver inget Forklaring — kræver intet Regnskab.

— — —

Regnskab! — Træk fra eller læg til. Facit bliver det samme, og det stemmer med Kendsgerningerne, som ogsaa opbevares i British Museum. Ifølge disse strandede den engelske Ostindiefarer „Charming Jenny“, Kaptajn Chilcot, under en nordvestlig Storm Natten til den 11. September 1773 paa Angelseas Kyst, Skibet blev totalt splintret mod Klipperne, og med Undtagelse af Kaptajn Chilcot og hans Hustru druknede hele Besætningen.

Kaptajn Chilcot og hans Hustru naaede levende i Land paa en Stump af en Mast; men da Kaptajnen efter Landingens et Øjeblik tabte Bevidstheden, blev han af den indfødte Befolkning slæbt bort fra sin Hustru og udplyndret. Han kom dog hurtigt til Bevidsthed igen, og det lykkedes ham at frigøre sig for Voldsmændene, hvorefter han ilede tilbage til Stranden for at komme sin Hustru til Hjælp. Men han fandt hende død — kvalt med en Knebel i Munden — og berøvet de fleste af hendes Klædningsstykker og med disse flere Banknoter og andre Værdipapirer, som hun havde haft syet ind i en skjult Lomme.

Dette er Kaptajn Chilcots egen Beretning. Han tilføjer, at Strandingen skyldtes et vildlederde Lys i Land, og han kræver, at der rejses Tiltale mod Øens Befolkning for Tyveri af den indcrevne Ladning, som han vurderer til 20.000 Pund Sterling. Endvidere anklager han Fiskeren John Roberts og Farmeren Tommy Parry samt Kvinden Lucie Mulligan for at have stræbt ham efter Livet under hans Ophold paa Øen — og den sidstnævnte for at have dræbt hans Hustru.

Af andre Dokumenter fra samme Affære fremgaar det, at disse tre anklagede under Retsforfølgelsen erkendte deres Skyld. John Roberts blev dømt for Strandrøveri og Mordforsøg, Tommy Parry for Hæleri og Mordforsøg og Lucie Mulligan for Tyveri og Mord, og de blev alle tre hængt. Men der foreligger intet om, at den jordiske Retfærdighed ogsaa ramte den Bande Tyve og Røvere blandt Angelseas øvrige Befolkning, som var deres medskyldige.

Tilfældet „Charming Jenny“ var langt fra noget enestaaende paa Strandrøveriets Omraade i det attende og langt hen i det nittende Aarhundrede — navnlig ikke paa Storbritanniens og Irlands Kyster. Naturligvis har dette Uvæsen floreret baade før og senere, og den sidste Strandrøver er vel heller ikke død endnu. Men Strandrøveri før den her omtalte Tid ligger hen i Taage, og senere Tiders Begivenheder af den Art kan vist kun henlægges til Barbar-Staters Kyster. Her er Talen dog kun om det attende og nittende Aarhundrede, og om hvad der i disse Tider kunde foregaa ved civiliserede Landes Kyster. Og i det følgende skal nævnes nogle Eksempler.

I Efteraaret 1733 afsejlede den danske Østindiefarer, Fregatten „Gyldenløve“, Kaptajn Heitmann, fra København til Trankebar med en kostbar Stykgodsladning, hvoriblandt der ogsaa fandtes tolv Kister med Sølv, som alene havde en Værdi af over 150.000 Rigsdaler.

„Gyldenløve“ blev overfaldet af haarde vestlige Storme i den engelske Kanal, og Fregatten var aldrig saa saare kommet godt klar af Landsend, før den blev forsat over mod den irske Kyst ved Kerry. Kaptajn Heitmann besluttede at søge Læ i Bugten ved Tralee; men i den mørke og stormfulde Nat blev han lokket i en Fælde med falsk Lys fra Land og kom i Stedet for ind i Ballyheigue-Bugten, som har sit Navn efter det nærliggende Gods Ballyheigue-House, og som er fyldt med blinde Skær og Klipper.

Her fik „Gyldenløve“ sit Dødsstød paa Klippe-

grunden. Fregatten stod fast med oprevet Bund, men der var Læ og smult Vande inde i Bugten, og der var ingen overhængende Fare for Besætningens Liv. Der blev straks affyret Nødskud og opsendt Nødraketter. Men inde paa Kysten var alt mørkt, og for de Skibbrudne viste sig intet Tegn paa, at Strandingen var blevet observeret af Folk i Land. Da alle Skibets Baade var sønderlaaet under Stormen, var Kaptajn Heitmann og hans Folk derfor henvist til at forblive paa Vraget Natten over.

Ved Dag gry blev Stranden imidlertid levende. Folk stimlede sammen i Skarer og diskuterede Forliset og Mulighederne. Hvad ventede de paa? Hvorfor satte de ikke et Redningsarbejde i Gang? Manglede de maaske Baade — eller hvad —?

Forklaringen lod ikke vente længe paa sig. Det var Ledelsen, de ventede paa — en Anfører, og han kom til Hest i Skikkelse af selve Herren til Ballyheigue-House, Sir Thomas Crosbie, en forarmet Adelsmand, som var i Gæld til baade Gud og Mennesker. Under hans Ledelse kom der hurtigt Gang i Bjærgningsarbejdet. Alle de danske Søfolk kom velbeholdne i Land, uden at nogen forsøgte at krumme et Haar paa deres Hoveder. Men de var ogsaa mange, og de var vel bevæbnede.

Sir Thomas Crosbie var i ivrig Virksomhed. Han var Elskværdigheden selv overfor Kaptajn Heitmann og Skibets øvrige Officerer, og

under hans personlige Ledelse blev ogsaa hele „Gyldenløve“s kostbare Ladning og de tolv Kister med Sølv bragt paa det tørre. Godset blev stablet sammen paa Strandbredden, og Sir Thomas satte beredvilligt nogle af sine egne Tjenestefolk til at bevogte det Dag og Nat. Sølvet blev derimod transporteret til Ballyheigue-House og anbragt øverst oppe i et gammelt Borgtaarn, hvor det efter Kaptajn Heitmanns Ønske skulde være under Opsyn af nogle af hans egne Søfolk. Kaptajn Heitmann selv og hans Officerer blev gæstfrit inviteret til at tage midlertidigt Ophold paa Ballyheigue-House, og Sir Thomas sørgede for, at den øvrige Skibsbesætning blev indkvarteret hos den omboende Befolkning.

Kaptajn Heitmann skrev straks til den danske Gesandt i London og udbad sig Raad og Bistand. Men der er langt fra Irlands Sydvestkyst til London, og Postgangen var langsom. Der gik Dage og Uger, uden at der indløb noget Svar, og haardere og vildere rasede Stormen. Det var ikke et Vejr til at jage en Hund ud i, og Kaptajn Heitmann og hans Folk holdt sig inden Døre og nøjedes med at beklage Sir Thomas



Irsk Strandrøvere stormer det gamle Borgtaarn og dræber det danske Vagtmandskab, som bevogter Solokisterne.

Crobies Tjenestefolk, som maatte holde Vagt ved det bjærgede Gods paa Stranden. Men da Uvejret endelig stilnede af, opdagede de en skønne Morgen, at baade Gods og Vagtmandskab var forsvundet.

Sir Thomas rev sig i Haaret og beklagede det skete. Han svor paa, at de utro Tjenestefolk og deres Hælere inden længe skulde komme til at dingle i Galgen. Men dette bragte ikke det stjaalne Gods tilbage, og saa rejste Kaptajn Heitmann selv til London og klagede sin Nød for Regeringen og den danske Gesandt. Han blev proppet med Instruktioner og gyldne Løfter, og med dem vendte han tilbage til Ballyheigue-House, hvor Sir Thomas Crosbie modtog ham med den triste Efterretning, at det gamle Borgtaarn en mørk Nat under hans Fraværelse var blevet stormet af en Flok Røvere, som havde dræbt det danske Vagtmandskab og bortført de tolv Kister med Sølv.

Efter dette haarde Slag indgav Kaptajn Heitmann en ny Klage, og først nu blev der sat en Undersøgelse i Gang. Denne afslørede dog intet ud over, at Sir Thomas Crosbies Formueomstændigheder var blevet forbedret mistænkeligt efter „Gyldenløve“s Stranding. Men det forblev ved Mistanken, indtil man mange Aar efter hans Død blandt hans Efterladenskaber fandt skriftlige Beviser for, at han havde været Lederen og Scenesætteren af hele denne Affære — lige fra det falske Lys, som foranledigede „Gyldenløve“s Stranding, og til Tyveriet af det bjærgede Gods og de tolv Kister Sølv — samt af flere lignende Affærer baade før og senere.

Disse skriftlige Beviser findes ogsaa blandt de sjældne Dokumenter, som opbevares i British Museum, og der er mange flere af lignende Art.

Et Dokument fortæller kort og godt om en Mand ved Navn John Webb, som den 7. September 1782 blev hængt i Herford for ved falsk Lys at have bragt et italiensk Skib til Stranding og for Delagtighed i Mord paa Besætningen og Udplyndring af Skibet. Et andet fortæller om en lignende Skæbne, som den 8. Juli 1811 overgik det amerikanske Skib „Romulus“ og dets Besætning i Clonderalaw-Bugten nogle faa Mil fra det Sted, hvor „Gyldenløve“ led Skibbrud.

Endvidere finder man ogsaa der en længere Beretning om Udplyndringen af det engelske Skib „Inverness“, som den 19. Februar 1817, ogsaa ledet af falsk Lys, strandede ved Carrigaholdt paa Irlands Vestkyst, hvor Strandrøverne under Plyndring om Bord blev overrumplet af en bereden Kystvagt — en Afdeling Kavaleri paa 20 Mand, der bordede Vraget. Her kom det til en haard Kamp mellem Røvere og Soldater — en Kamp paa Økser og Sabler, som, selv om den blev udkæmpet paa et Skibsdæk, dog endte med Kavaleriets Sejr. Flere af Røverne maatte bide i Dækket og døde senere af deres Saar, og de øvrige af Banden blev paa anden Vis uskadeliggjort.



Kamp mellem Strandrøvere og Soldater paa det engelske Skib „Inverness“, som ogsaa ledes af falsk Lys strandede paa Irlands Vestkyst.

Blandt disse triste Vidnesbyrd om fordums Tiders Strandrøverier findes ogsaa mellem disse Dokumenter i British Museum en tragikomisk Beretning om den norske Brig „Birgitte“s Stranding i Carmarthen-Bugten ved Bristol-Kanalen den 26. September 1817. Denne Beretning er affattet af Skibets Fører, Kaptajn Petersen, og den gaar i korte Træk ud paa, at „Birgitte“ var paa Rejse fra Barcelona med en Ladning Vin, da Briggen under et Uvejrløkket i en Fælde ved falsk Lys fra Land og strandede. Skibet blev totalt Vrag, men Besætningen reddede sig i Land i Baadene, og da de i Nattens Mørke hverken saa Mennesker eller Menneskeboliger i Nærheden af Strandingsstedet, begav de sig paa mæ og faa langs med Stranden for om muligt at finde Ejælp. De naaede det nærliggende Port Burry, hvor de fik Kystvagten alarmeret.

Men det tog alt sammen Tid, og da de op ad Formiddagen, ledsaget af hjælpsomme Mænd, naaede tilbage til Strandingsstedet, mødte der dem et overraskende Syn. Strandbredden var oversaaet med Vinfade — 266 i alt — og ikke ret mange af disse var fulde. Dette kunde derimod siges om de Mænd og Kvinder, som i Hundrevis havde lagt sig til Hvile mellem Fadene. De var nærmest døddrukne, og alt, hvad de fik ud af dette Strandrøveri, var nogle voldsomme Tømmermænd. Der foreligger intet om, at de fik nogen anden Straf.

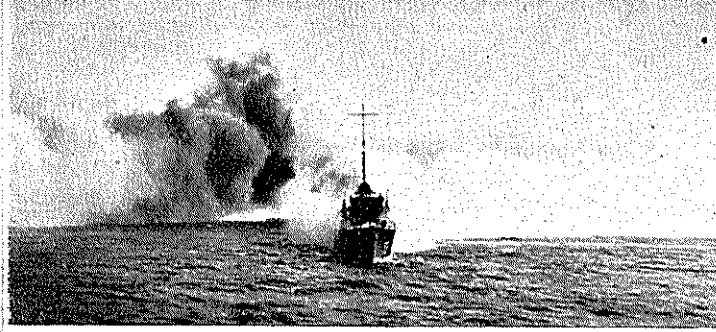
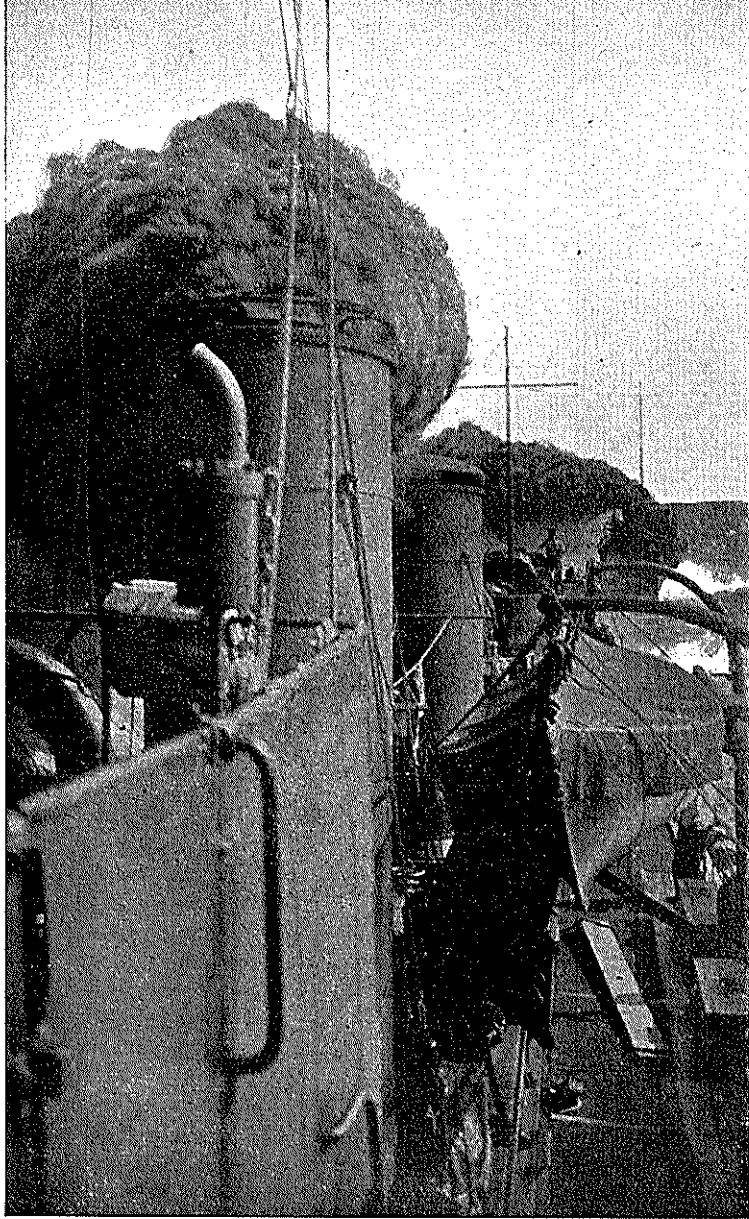
Saaledes kan der fortælles i det uendelige om dette Emne. Det var dog ikke alene langs Storbritanniens og Irlands Kyster, og dette Uvæsen florerede i den nævnte Periode Strandrøveri, som her beskrevet, fandt i disse Tider Sted langs alle Landes Kyster, og de danske Strande dannede ikke nogen Undtagelse.

Oscar Jensen.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.

HAR DE HUSKET AT FORNY DERES ABONNEMENT



Torpedobaaden skjuler sig bag et Tæppe af kunstig Taage og Røg.

„Glenten“, „Høgen“ og „Ørnen“ lægger Røgtæppe.

DER foreligger nu Meddelelse om, at man i Kiels Havn har fundet 35 af Marinens Skibe, og de fleste af dem skulde være i ret god Stand.

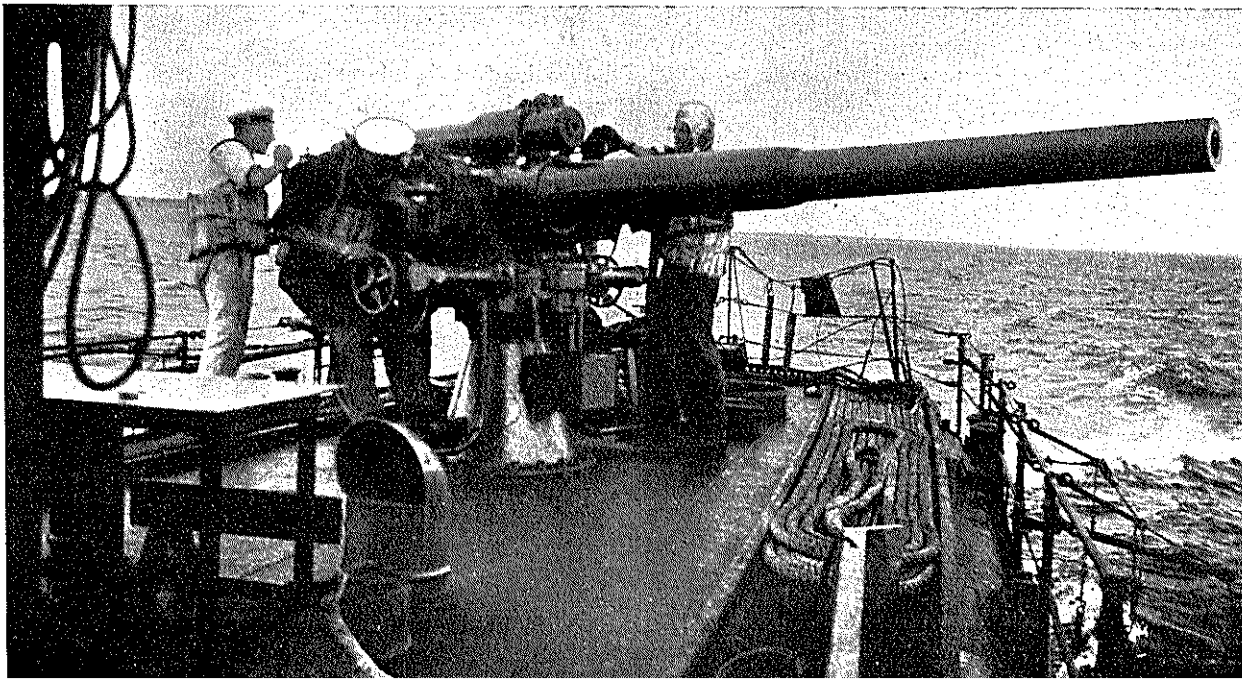
Med de fra Sverige hjemvendte Enheder, de Nybygninger, der undgik Tyskernes Opmærksomhed, og de Skibe, der red Stormen af herhjemme, har vi i hvert Fald noget at begynde med.

Der er stærkt Brug for Materiel nu, da det gælder om hurtigst muligt at faa renset Farvandene for Miner, og hvor er det dejligt at se Splitflaget og vore egne Marinere paa de danske Orlogsfartøjer igen.

Vi bringer nogle Billeder fra vor egen Flok af unge Rovfugle: „Glenten“, „Høgen“ og „Ørnen“, da de umiddelbart før Krigen hvæssede Næb og Klør.

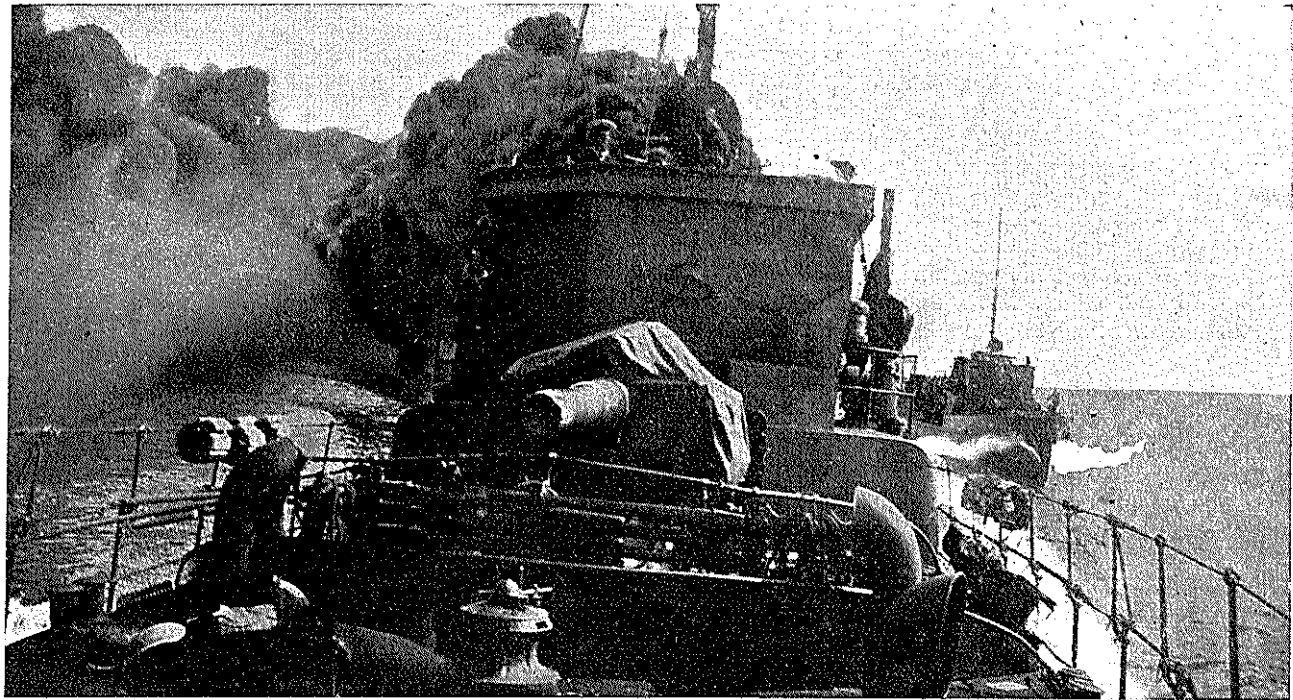
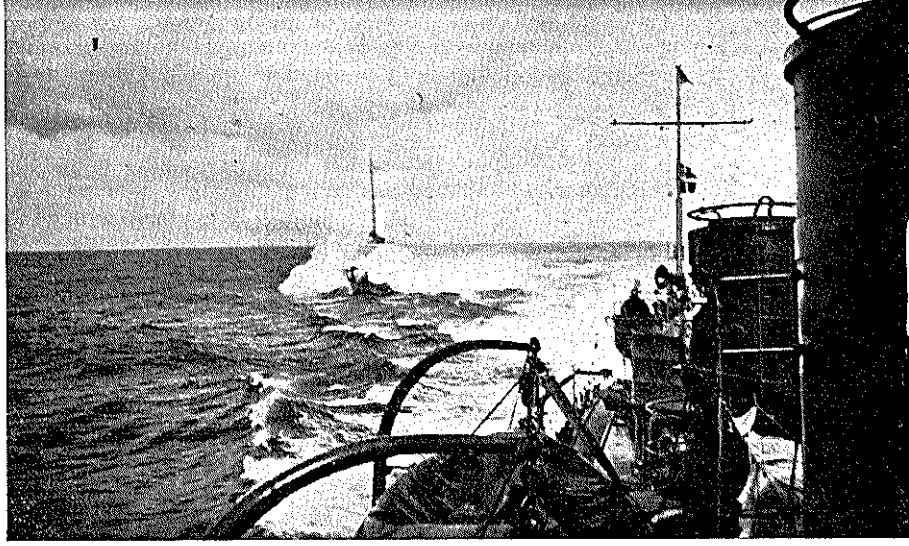
At der blev saa lidt Brug for dem, var ikke vore Blaatrojers Skyld. Det vil endda være forkert at sige, at de ikke gjorde Nytte. Det var om Bord i disse Skibe, at vore Marinere første Gang lugtede Krudtrøg, — det var her, de blev uddannet og dygtiggjort til, hvad der viste sig at være en værdig Indsats i Kampen for Danmarks Frihed.

Den danske Marine



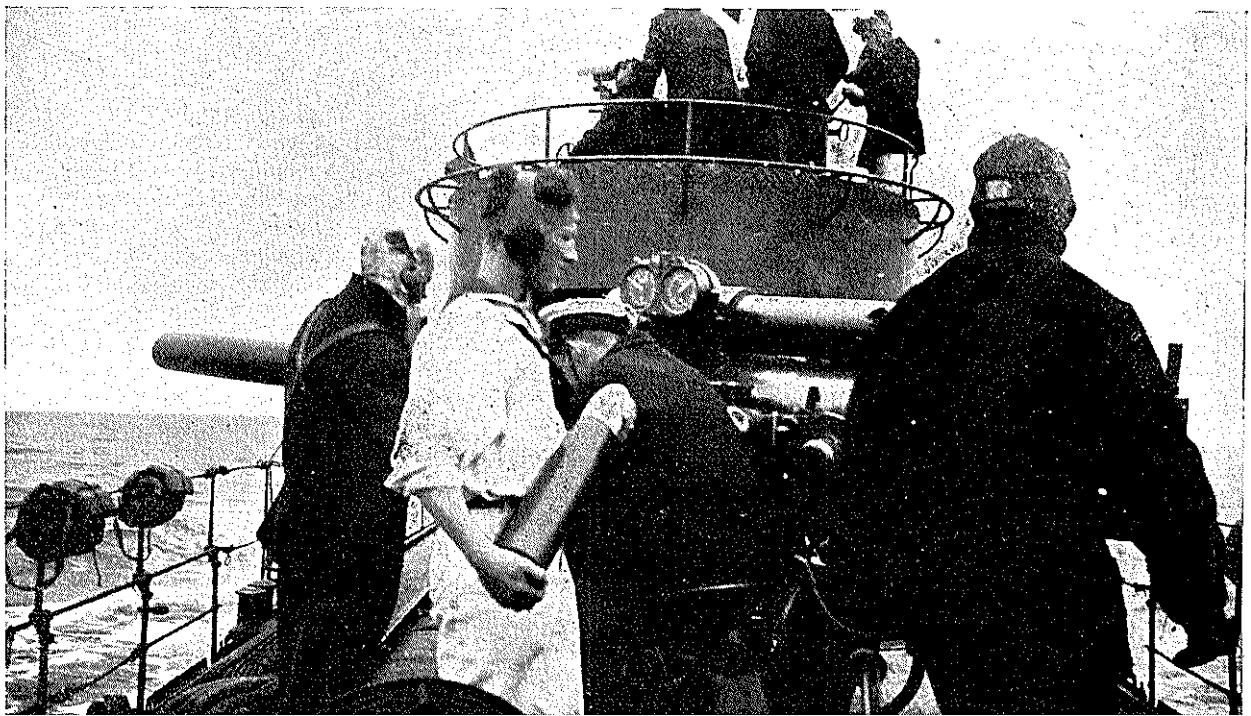
Skydeøvelse med 87 mm Kanon.

„Hagen“ la-
ber fuld Fart
i høj Sø.



Chefen paa
Broen (nuv.
Viceadmiral
Vedel).

Øvelse med
Antiluftskys og
87 mm Kanon.



Om Ankre

Af Kaptajn V. Sølvér

SØFARTENS BIBLIOTEK har igen udsendt et af sine udmærkede Skrifter om et maritimt Emne, denne Gang en Afhandling med Titlen „Om Ankre“ af Kaptajn Carl V. Sølvér. Som altid, hvad der foreligger fra hans Haand, er det en sand Fornøjelse at læse denne Afhandling, der sagligt og interessant gennemgaar Ankerets Historie lige fra de ældste kendte ægyptiske Ankre til det moderne stokløse Anker, der blev opfundet i Midten af forrige Aarhundrede, men først rigtig vandt Indpas i Skibene ved Aarhundredskiftet.

Forfatteren omtaler indgaaende de ægyptiske Ankre, de græske Ankre med to Arme og Stok, den første virkelige Forbedring af Ankeret, der skyldes en nu ukendt græsk Sømand, og som med Forbedringer har holdt sig gennem Tiderne og anvendes den Dag i Dag. Videre omtales de romerske Ankre, især det ene af Ankrene fra Fundet i Nemisen i Nærheden af Rom, der i sin Udformning som et Anker med løs Stok viser de romerske Ingeniørers Dygtighed og Viden om den bedste og mest praktiske Form paa et Anker, en Udformning, der gik i Glemmebogen, da Romerriget gik til Grunde, og først genopstod som en hel ny Opfindelse i Midten af forrige Aarhundrede.

Under Vikingetidens Stenankre omtales de saakaldte „Grabber“ („Krabber“, der iflg. Kapt. J. Kusk Jensen var i Brug ved Hæs i Begyndelsen af dette Aarhundrede, og som endnu saa sent som 1921 brugtes af Fiskerne paa Romsø og andre Smaaøer til at forankre Aaleruser og Bundgarn. Øsebergskibets og Ladby Skibets Ankre omtales indgaaende, især Ladby Skibets Anker med tilhørende Ankerkæde der

ganske vist nærmest maa betragtes som Forløber mellem Ankeret og Ankertovet, hvad der viser, at Datidens Sømand var fuldtud klar over Fordelene ved at have Kæde som Forløber, idet det ved Ankring gav større Sikkerhed mod Skamfiling, bedre Holdekraft for Ankeret, og Fartøjet ved lettere for sit Anker, idet Kæden, der laa langs Bunden, virkede fjedrende, naar det satte i Søn.

Ankertovet, der var et uhaandterligt Stykke Inventar, men nødvendigt, da Kæde ikke brugtes før i Begyndelsen af forrige Aarhundrede, omtales, ligesom Ankerspillet's Udvikling fra en simpel Trætromle, anbragt tværs over Fartøjet og drejet med Haandspager, til dets videre Udformning som „Bradspil“, „Nikkespil“ og Dampankerspil omtales. Ligeledes beskrives de af den svenske Admiral of Chapman fremsatte Teorier og Beregninger angaaende den bedste og mest hensigtsmæssige Konstruktion af et Anker, idet denne paa dette som saa mange andre Omraader indenfor Skibsbygning og beslægtede Emner var Foregangsmand, der underbyggede sine Konstruktioner med de fornødne matematiske Beregninger.

Arabiske og kinesiske Ankre beskrives, og Forfatteren slutter sin Afhandling med Ankerets Udvikling ved 1900 Tallet og mindes hin ukendte græske Sømand, der opfandt det geniale Stokanker, som gennem Aarhundreder med enkelte Forbedringer har været benyttet af Skibsfarten og først i dette Aarhundrede er afløst af mere hensigtsmæssige Former paa Ankre.

Bogen er forsynet med en Masse udmærkede Illustrationer og kan paa det bedste anbefales alle, der interesserer sig for Søfart.

Den er udgivet af Søfartens Bibliotek i Kommission hos Andr. Fred. Høst & Søn, Bredgade 35. Pris Kr. 6,50.

O. B. N. A.

Admiral King,

U. S.-Flaadens Øverstbefalende

Den Mand, der har Ansvaret for De forenede Staters kæmpemæssige Flaade, for Koordinationen af Operationerne i Atlanterhavet og Stillehavet, er Admiral King.

Ernest Joseph King er født i 1878 i Ohio. Som gan-

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Ferretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

ske ung Løjtnant deltog han i Krigen med Spanien i 1898 og var i 1917 Adjudant hos Chefen for Atlanterhavetsflaaden. Senere var han Chef for en stor Undervandsbaadsstation. Han interesserede sig i høj Grad for Flyvning og tog i en Alder af 49 Aar Flyvercertifikat. I 1930 blev han Chef for Hangarskibet „Lexington“, 1938 Viceadmiral og Chef for hele Hangarskibetsflaaden. Det var ogsaa ham, der indrettede Luftbaser paa Aleuterne og Alaska. I 1940 var han Chef for den meget vigtige Patruljetjeneste i Nordatlanten; samme Aar blev han Chef for den amerikanske Atlanterhavetsflaade og endelig i December 1941 i Forbindelse med Udrensningerne efter Pearl Harbour-Affæren Øverstbefalende over hele den amerikanske Flaade. En ansvarsfuld Post. Men Admiral King besidder Officerens fornemste Egenskab: Ansvarsglæde. Og han har hele Flaadens Tillid. Hans markante Ansigt og rolige Øjne indgyder Tillid, hvor han viser sig. I den forløbne Tid har han paa udmærket Vis formaaet at skabe Samarbejde baade inden for Flaaden, men ogsaa Forhold til de andre Vaaben, Hær og Luftvaaben. Et Forhold, der især er kommet til Udtryk, efter at han i Marts 1942 er blevet Chef for Flaadens Generalstab.

V. K. Sørensen.

ADMIRAL JERVIS

Af Otto Ludwig

Mytteriernes Betvinger

JEG spurgte en Dag en Underofficer fra The Royal Navy, hvad han mente var Grunden til de store Sejre, som den engelske Flaade har vundet gennem Tiderne lige op til vore Dage. Uden at betænke sig svarede han, at det var den Enighed og Disciplin, der herskede ombord i alle Skibene.

Imidlertid har der ogsaa været Tider for den engelske Armada saavel som for de fleste andre Landes Flaader, hvor Disciplinen og Enigheden var knapt saa stor.

Den mest kritiske Tid for den engelske Flaade har uden Tvivl været Tiden omkring 1797, hvor store Dele af Flaadens Enheder gjorde aabenlyst Oprør.

Forholdene ombord.

For ret at kunne forstaa Grunden til Mytteriernes er det nødvendigt at se lidt paa de Kaar, som Datidens sailors levede under. Sandt at sige var de under al Kritik, hvilket forøvrigt ogsaa kan siges om Forholdene i den danske Marine paa samme Tid.

Noget af det, der irriterer en Sømand mest, er en daarlig Kcst. Men ikke alene var Kosten daarlig paa den Tid, den var ogsaa knap. Intendanten havde ligefrem Ret til at snyde paa Vægten. „Matrosens Pund“ var saaledes blevet ikke saa lidt mindre end det Pund, der gjaldt i Land.

Heller ikke Hyren var for god, og naar det endelig saa ud til, at Matroserne kunde redde sig en ekstra Skilling i Form af Prisepenge, saa var det gerne andre, der bjærgede Profitten.

Endvidere var det meget skralt med Frihed paa Hans Majestæts Skibe. Cheferne turde ikke give Besætningerne Landlov, da de vidste, at Folkene paa Grund af de daarlige Forhold vilde benytte den første Lejlighed til at rømme.

Paa den Tid kendte man heller ikke noget til Begrebet Pension. Hvad dette betød, ser man, at Datidens Søfolk hurtigt blev utjenstdygtige paa Grund af de mange Strabadser og de utaalelige Forhold og derfor kun havde meget faa Chancer i Land, naar de paa Grund af Udslidthed blev sendt fra Borde.

Som det var og stadig er indenfor alt Militær, saa var det de underste Befalingsmænd, der behandlede de undergivne daarligst. Sommetider kunde Underofficererne bare for Morskabs Skyld finde paa at straffe en af Besætningen.

Forresten var Straffene paa den Tids Orlogsskibe noget, der nærmede sig Barbari. De fleste af Læserne har sikkert hørt om Kjølhaling og Spring fra Raen.

Mytteriernes Begyndelse.

Til at begynde med udtrykte Søfolkene deres Utilfredshed ved korrekt udformede Skrivelser til

Flaadernes Admiraler, men i de fleste Tilfælde ignorerede Cheferne ganske Mandskabernes Klager og gemte Skrivelserne dybt ned i Kistebænkene.

Tilslidst blev Søgutterne dog kede af Officerernes Ligegyldighed, og da Admiral Bridfort i Marts Maaned 1797 beordrede Afgang til sine femten Skibe, besvarede Admiralskibets Besætning Befalingen med at løbe op i Vanterne og raabe Hurra. Raabene blev besvaret af de øvrige Enheders Besætninger, og overalt nægtede Mandskabet at gaa til Arbejdet. Man vilde først have visse Krav gennemført. For at være sikker paa, at der ikke vilde optræde „Skruerbrækere“, blev hver Mand i Flaaden taget i Ed paa, at han vilde være med til at føre Kampen til Ende. For at undgaa enhver Misforstaaelse blev mindre rebelske Skibe sejlet hen mellem de øvrige Enheder, og paa hvert Skib blev der gjort klar til eventuelle Eksekutioner, ved at man gjorde Hængningstovene parat paa forreste Mast.

Endvidere sendte man Deputationer til Parlamentet og Admiralitetet, og flere Søofficerer blev tvungne til at forlade deres Skibe. Det saa imidlertid stadig ikke ud til, at Regeringen vilde føje Søfolkene, og tilslidst højste Folkene Blodflaget. Samtidig gjorde man Kanonerne klar til Skydning.

Man maa forstaa Alvorligheden af disse Foranstaltninger. Den franske Flaade var paa den Tid en stor Fare for Storbritanniens Integritet, og ogsaa i Irland var der Røre mod den engelske Regering.

Time for Time tilspidsedes Situationen. Regeringen begyndte derfor saa smaat at føje Matroserne, men disse forlangte at blive føjet i alle Krav. Endelig maatte saa Regeringen give tabt og opfylde alle Krav, da det var meget magtpaaliggende at faa sendt Flaaden ud paa Hævene igen.

Men Matroserne troede ikke paa Løfterne og nægtede at sejle, hvorfor der paa flere af Fartøjerne udspillede drabelige Scener. Det endte dog med, at Kravenes Opfyldelse blev bekræftet paa Papir, hvorefter Flaaden stævnedes ud paa Jagt efter Franskmandene.

Inde i Land blev Mytteriernes opmærksomt fulgt af Civilbefolkningen, der dog vægrede sig ved at fordømme Matrosernes Handlemaade. Disse Mænd stod højt i alle Englænderes Øjne, og Fortidens saavel som Fremtidens mange Søbedrifter var i Stand til at lægge et Slør over disse Oprør.

Men Rygtet om Mytteriet og Resultatet af det løb med en Orkans Eastighed udover Verdenshavene, hvor andre engelske Flaader opererede, og hvor Forholdene var ligesaa daarlige for Søfolkene som hjemme ved Moderlandets Kyster.

I Middelhavet.

Ogsaa til Middelhavsflaaden kom Rygtet, men Chefen her forstod at ride Stormen af. Denne Mand var Admiral Jervis, der var født i 1734. Han var ikke særligt godt lidt, men han forstod som sagt at kue et Oprør, hvilket var til stor Nytte for England paa den Tid. Han var nemlig en streng Mand, der inret Middelskyede for at opretholde Disciplinen. Han kendte alle Midler lige fra Godhed til strenge Straffe. Saaledes benyttede han engang et helt nyt Vaaben mod spirende Uro, idet han sendte Nelson, som han vidste var uhyre afholdt af alle i Flaaden, ombord i „Theseus“, der var et af de mest oncartede Skibe i Middelhavsflaaden.

Denne Metode viste sig at være god, idet der kort Tid efter Nelsons Ankomst ombord laa en Tillidsreklæring paa Bordet i hans Lukaf. Senere i Skrivelsen udtrykte Besætningen sin Vilje til at gøre „Theseus“ Navn lige saa berømt som et andet af Nelsons Skibe, „Captain“.

En af de Ting, der var med til at gøre Jervis mindre afholdt, var hans Misundelse mod Nelson. Imidlertid respekterede de to Admiraler hinanden meget, og det er vel ikke for meget sagt, at Nelson kan takke Jervis for meget af sin Dygtighed og den deraf følgende Popularitet.

Efter Kampen ved St. Vincent laa den engelske Middelhavsflaade og lurede paa den spanske Flaade, der sad i Klemme i Cadix. Skibenes Besætninger forstod, hvad det vilde betyde, hvis de lavede Oprør nu, og paa flere af Skibene begyndte Misstemningen saa smaat at vise sig. Men Jervis var en haard Chef, der slog ethvert Mytteriforsøg ned med haard Haand, men stadigvæk søgte han ogsaa ved List at styrke sin egen Position. Til alle Tider har der paa Krigsskibene været en ulmende Strid mellem Søfolkene og Marine-soldaterne, der gensidigt saa ned paa hinanden.

Selv i vore Dage er der lidt tilbage af den. I den danske Marine er der saaledes en skarp Konkurrence mellem Artilleri- og Matroskorpset. Jervis' Plan bestod i at kæle for Soldaterne, der jo havde Vaabnene og den bevæbnede Vagt ombord. Paa denne Maade fik han dem over paa Officerernes Side. Ligeledes foranstaltede han en Slags Censur, saa Matroserne kun fik de Meddelelser fra Hjemlandet, som han ønskede.

Jervis' Ry bredte sig snart til Admiralitetet, der som Tak for hans Evne til at holde Ro og Orden

sendte de mest oprørske Fartøjer ind under hans Kommando.

Cheferne havde faaet Ordre til ikke at være blødsødne, hvilket de fleste heller ikke var. Nogen opfattede endog Ordren som en direkte Opfordring til at straffe alle Forseelser meget haardt. Selv for at bande var der Straf. Ja, Taksten for denne Forseelse var oftest, at den ugudelige Tunge blev afskaaret.

Disse haarde Straffe hjalp ganske givet med til at indgyde Matroserne en vis Skræk for at gøre noget forkert, men. Hadet fik paa den Maade ny Næring, og Utilfredsningen over Kost, Løn og Frihed var stadig lige stor. Tilsidst fandt Besætningerne sig da heller ikke mere i de mange Straffe og forsøgte Mytteri.

Hængning om Søndagen.

Paa et af Skibene blev to unge Fyre grebet i en latterlig lille Forseelse, for hvilken Chefen dømte dem til Døden. Dette fik Bægeret til at flyde over, idet Matroserne styrtede ned i Officersbeboelsen og krævede, at Straffen skulde eftergives. Officererne var imidlertid ikke til Sinds at forandre en én Gang given Dom, men anholdt tværtimod to af de mest op-hidsede Folk, uden at de øvrige gjorde Forsøg paa at forhindre det.

Der var nu hele fire Straffegaster, og for at undgaa enhver Misforstaaelse sejlede Chefen straks efter over til Admiralens Skib med dem, hvor han forklarede Jervis Sagens Sammenhæng. Denne bed sig i Læben og lovede Synderne, at de skulde komme til Vejrs endnu samme Dag, hvis Krigsretten kunde blive færdig med Sagens Akter.

Det blev dog sent paa Aftenen, før Dommerne havde taget deres Beslutning, og da det var Lørdag, besluttede man at udsætte Eksekutionen til om Mandagen. Dette tilfredsstillede dog ikke Admiralen, der lod give Ordre til Hængning allerede Søndag Morgen.

Det blev, som han vilde have det. For at give Afstrafningen ekstra Virkning lod han Skibets egen Besætning hive Synderne op under Raanokken, hvilket er en stor Skam for en Skibsbesætning. Bagefter lod han afholde Gudstjeneste, mens de fire Kroppe endnu svajede frem og tilbage for Vinden oppe i Luften. Dette gjorde selvfølgelig sit Indtryk paa Matroserne, der fra nu af adlød enhver Ordre, hvilket viste sig, da de lige efter Andagten blev sat ud mod Spaniolerne, der satte ud fra Cadix midt under den kirkelige Handling. At Jervis ikke lod Gudstjenesten afbryde af den Grund, duperede de tæmmede Matroser i den Grad, at de ydede deres allerbedste i Kampen, hvori de spanske Fartøjer led et stort Nederlag.

Mange høje Officerer følte sig ilde berørt over, at Jervis havde brudt Søndagsfreden ved hele fire Eksekutioner. Men selv Nelson gav ham Medhold, idet han udtalte, at han vilde have gjort det samme i et saadant Tilfælde, om det saa havde været Juledag.

Af og til kunde man dog i Middelhavsflaaden træffe Chefer, der var noget mindre haarde i deres Beslutninger end de her nævnte. Saaledes truede Jervis engang en Skibschef, der vægrede sig ved at give haarde Straffe, med, at han vilde sende en anden Officer ombord i hans Skib, hvis han ikke lod fuldbyrde de Straffe, der var givet. Da det engang gjaldt Hængning af en Mand, og den samme Officer nødig



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN

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

vilde lade sit eget Skibs Besætning udføre den, da han frygtede Mytteri bagefter, lod Jervis hans Fartøj omringe og Kanonerne bringe i Skudstilling for det Tilfælde, at Manden ikke vilde blive hængt paa det fastsatte Tidspunkt. Det var hans Mening at skyde Skibet i Sænk, om det skulde være. Imidlertid blev det ikke nødvendigt, da den gamle Officer adlød Ordren og lod Straffen fuldbyrde. Da Admiralen saa det afsjælede Legeme gaa til Vejrs under Raanokken, sagde han ganske uanfægtet: „Saa er Disciplinen reddet!“

Hvad man gjorde andre Steder.

Man vil maaske nok synes, at Jervis var en raa Fyr, men han gjorde faktisk kun det eneste rigtige, som en Admiral i et saadant Tilfælde kunde gøre paa den Tid. Havde han ikke handlet saa bestemt og haandfast, vilde den spanske Flaade sikkert paa ganske kort Tid have Herredømmet i Middelhavet og have hjulpet den franske Flaade paa Atlanten og i Kanalen.

Desuden fandtes der Chefer, der var endnu haardere end han. Kaptajn Pigot var en af de mest blodbestænkede Chefer ombord i de engelske Skibe. Ofte lod han en Mand piske for næsten ingen Ting, og var Ofrene for medtagne, kunde han udbryde med den mest dagligdags Tone af Verden: „Hør, smid det Rak overbord!“ — Denne Herre endte da ogsaa sine Dage

paa samme Maade som den lige beskrevne, idet hans Besætning stak til ham med Knive, hvorpaa de smed ham i Bølgerne, hvor han laa og raabte om Naade.

Det var dog hjemme i Nærheden af England, Mytteriene naaede Føjdepunktet. Her lykkedes det flere store Flaadeenheder at fratage Officererne Magten. Manden for det hele hed Parker, og han besad faktisk et Stykke Tid Magten over hele den britiske Ø. Naar man havde Magten over Hjemmeflaaden, havde man ogsaa Magten over England.

Under Parkers Beskyttelse behandlede Mandskaberne deres tidligere Chefer som Hunde. Efterhaanden lykkedes det dog Officererne atter at faa Overtaget, og Parker blev stillet for en Krigsret, hvor han blev dømt til Døden ved Hængning. Lige til det sidste viste Parker sig dog som en Førerskikkelse. Efter at have angret sin Brøde uden Omsvøb, gav han selv Bødlerne Tegnet til Hængning ved at sige: „Jeg er klar!“

Efterhaanden døde Oprørene hen, og Ophavsmændene straffedes, men de engelske Politikere var dog kloge nok til at forbedre Folkenes Kaar ombord i Skibene, hvilket har været af ikke uvæsentlig Betydning for Englands senere heldige Krigsførelse. Man har paa Taageøen forlængst indset Nødvendigheden af at have et tilfreds Personel, hvis man vil have en slagkraftig Flaade.

O. Ludwig.

Marineforeningen

MARINEFORENINGEN har ved Formanden, Kommandør Paul Ibsen, udsendt sin Aarsberetning for 1944.

Jeg vil ønske og kraftigt anbefale de af „Vikingen“s Læsere, som ikke allerede er Medlemmer af denne store og udmærkede maritime Forening, og som opfylder Fordringerne for at kunne blive det, snarest at indmelde sig i den. Marineforeningen er nemlig ikke, som mange muligvis vil være tilbøjelige til at tro efter Læsningen af de i dens Medlemsblad „Under Dannebrog“ stadig forekommende vidtløftige Referater fra Fester og Udflugter — en baade banal og bombastisk „Hurra“-Sammenslutning, men en virkelig god national Forening med et stort og sundt Formaal; en Forening, som holder den danske Marines gamle Traditioner i Ære og arbejder for at styrke Kammeratskabet og knytte Samhørighedens Baand mellem de forskellige Kategorier inden for Flaadens Personel.

Nu, da det frie Danmarks friske Brise ogsaa blæser meget gammelt Støv bort fra Flaadens Omraade, er der netop stor Aarsag til, at alle med maritime Interesser støtter Marineforeningen ved at indmelde sig i den.

Medlemsantallet var den 1. Maj i Aar 11.819, fordelt i 84 Afdelinger Landet over. Flere Afdelinger har oprettet Skyttelag og Marineskuer, og Københavns Afdelingen har uddannet et ganske fortræffeligt Drengorkester, som de øvrige Afdelinger kan laane ved specielle Lejligheder mod at betale Orkestrets Rejse- og Transportudgifter, Indkvartering og Bospisning samt Kr. 2,00 pr. Dag til hver Dreng. Foreningens Formue

pr. 31. December 1944 var Kr. 30.552, hertil kommer desuden en Obligationsbeholdning paa Kr. 5.100 samt to Fordr paa henholdsvis Kr. 7.409 og Kr. 3.243.

Alt dette er udmærket, og det samme gælder Kammeratskabet, det gode Humør ved Sammenkomsterne, Formandens Besøg i Afdelingerne og det øvrige Arbejde, der gøres for Foreningen. Og hermed vilde jeg gerne slutte denne Omtale — men desværre er der noget, der hedder Foreningsbladet! Dette er jo Foreningens Ansigt ud mod Offentligheden, men et saa stygt Fjæs, som „Under Dannebrog“ er og længe har været, kan Foreningen ikke være bekendt at vise frem — det er hverken selve Foreningen eller Bladets stolte Navn værdigt. Ganske vist nævnes i Aarsberetningen, at Bladet arbejder under meget vanskelige og haarde Kaar; der tales om Restriktioner og Sparebestemmelser, men alt dette er andre Blade ogsaa udsat for.

Marineforeningen bør finde Raad og Udvej til at ofre noget „make up“ paa sit Ansigt — frem med Læbesift og Pudderkvast, Herr Redaktør — det betaler sig!

Gustav Kragh.

Husk „Vikingen“s nye Adresse:

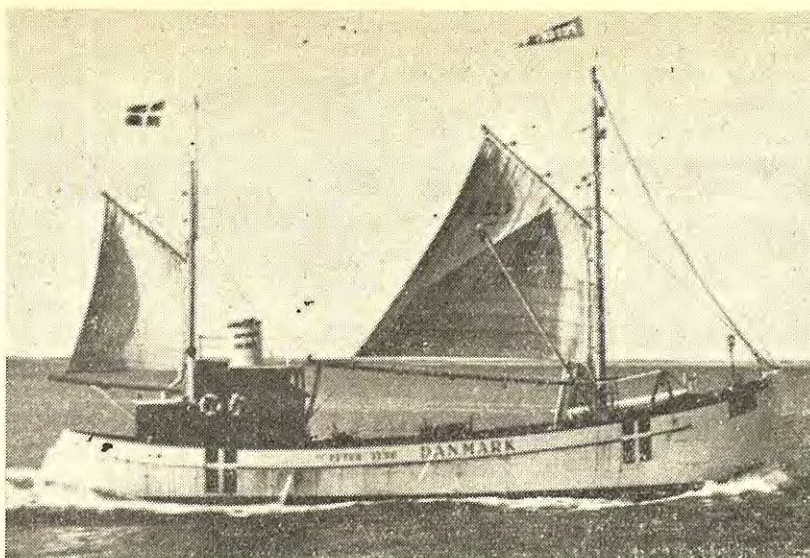
Christiansborggade 1
København V.

Telefoner uforandret: C. 9822 — Byen 8040

Bør Danmarks søgaaende Fiskerflaade slaa ind paa andre Baner?

Et Spørgsmaal af stor økonomisk Betydning for det danske Samfund.

Af O. Koppel



KRIGEN er endt. Atter skal vort Land bygges op. De Skaar, som 5 lange Aar har slaaet i vort Erhvervsliv, skal atter heles.

Aldrig før vil der som nu være Brug for Mænd med Initiativ, Energi og Fremsyn, og aldrig før har Mænd med disse Egenskaber haft større Krav paa Støtte og Lydhørhed fra Statens Side end nu under Genopbygningen af vort Land.

Inden for dansk Søfart har Fiskeriet indtaget en betydningsfuld Stilling, ikke alene ved at forsyne Hjemmemarkedet, men i lige saa høj Grad ved Eksport til Udlandet, og gennem denne skaffe Penge til Landet.

Et af de vigtigste Spørgsmaal herhjemme i den kommende Tid vil være Beskæftigelsesspørgsmaalet, og her kan Fiskerierhvervet yde en stor Indsats, ikke alene ved Antagelse af Mandskab til Baadene, men i langt højere Grad ved de mange Mennesker, som er beskæftiget paa Baadebyggerier og Motorfabrikker osv.

En af de Mænd derhjemme, som paa Fiskeriets Omraade har udvist det største Vovermod parret med Optimisme, Dygtighed og Fremsyn, er Lederen af det kendte Rederi for Fiskekuttere i Esbjerg Chr. Venø.

Men vi lader Herr Venø selv fortælle:

„Det er min Overbevisning, at Fiskeriet herhjemme skal lægges om paa en anden Bø, hvis det ikke skal komme ned paa samme Niveau som før Krigen. Med Esbjerg som Basis vil Sildefiskeriet kunne blive et lønende Erhverv, uden at Priserne behøver at komme op i Beløb, som Smaakaarsfolk ikke kan betale, og desuden vil dette Fiskeri være en vigtig Faktor i Beskæftigelsesspørgsmaalet, idet Hermetikfabrikerne vi kunne tage al den Fisk, som kan indbringes. Der vil sikkert komme en Tid, hvor Fiskeriet i Nordsøen, som nu næsten udelukkende foregaar paa Døggerbankerne, vil gaa i Staa af sig selv, hvorfor det vil blive en Nødvendighed at gaa over til Brugen af større og mere moderne Kuttere, beregnet til længere Distancer. Med den moderne Kutter, som jeg nu sætter i Søen, er det min Agt at slaa ind paa Sildefiskeriet. Silder er en Vare, der til enhver Tid er Afsætning for til Hermetikfabrikerne, og efter endt Behandling og Pakning vil den kunne blive en Eksportvare af stor Betydning for Landet paa samme Maade, som den er det i vore Broderlande. Jeg haaber, det skal lykkes mig at overbevise

Fiskerimyndighederne om, at min Formodning er rigtig, og at den fornødne Støtte vil blive stillet til Raadighed fra Statens Side, til Gavn for Fiskerierhvervet og til Ære for vort Land.“

I Samarbejde med Indehaveren af det landskendte Skibsbyggeri i Nyborg C. E. K. Jensen har Chr. Venø ladet bygge flere moderne, søgaaende Kuttere, og den sidste af disse, „Peter Venø“, er nu ude paa sin første Fangstrejse, og som et Bevis paa den Interesse, Skibet vækker overalt, kan nævnes, at den kendte Videnskabsmand Dr. Blegvad er med paa denne Tur.

Kølen blev lagt den 24. Maj 1944, og den 25. November 1944 løb Kutteren af Stabelen og er nu klar til at vise, hvad Snille og Opfindsomhed formaar.

At Rumforholdene i en Fiskekutter er begrænsede er en Selvfølge, men der findes alt, hvad der til Dato er kommet frem af tekniske Opfindelser i Skibe: elektr. Lys, Radiostation, Ekkolod, Køleanlæg i Lastrum, Olie-tryksstyremaskine o. s. v.

Mandskabsrummene er holdt i lyse, lette Farver og er forsynet med alt, hvad der kan gøres for at fremme Bekvemmelighederne.

Skibets Fremdrivningsmaskineri er leveret af Møller & Jochumsen A/S, Horsens, og bestaar af en Dieselmotor paa 375 HK, der kan give Skibet en Fart af 10½ Knob. Desuden er der installeret en Hjælpemotor paa 25 HK. af samme Fabrikat. Skruen er 3-bladet og omstyrbar.

Skibet kan medføre 13 Tons Brændselsolie, der kan dække en Rejse paa ca. 4 Uger.

Skibet er 24 Meter langt med en Bredde af 6,2 Meter og laster ca. 150 Tons D. W.

Med Fiskekutteren „Peter Venø“ har Nyborgværftet leveret et Skib, der tjener til Værftets Ære og velkendte Renommé, et Skib, der vil vække Beundring overalt, hvor det viser det danske Flag.

Maatte Forholdene nu blot ordne sig saaledes, at den højt tiltrængte Udvidelse af Værftet kunde ske Fyldest.

I Aar fejrer Værftet 75 Aars Jubilæum ved at bygge en ny Ophalerbedding, beregnet for Skibe indtil 100 Tons Egenvægt, men dermed er al videre Udvidelse stoppet, indtil Kommunen faar Øjnene op for, hvilken Betydning et Skibsværft kan have for en Søkøbstads Trivsel.

Sabotagen

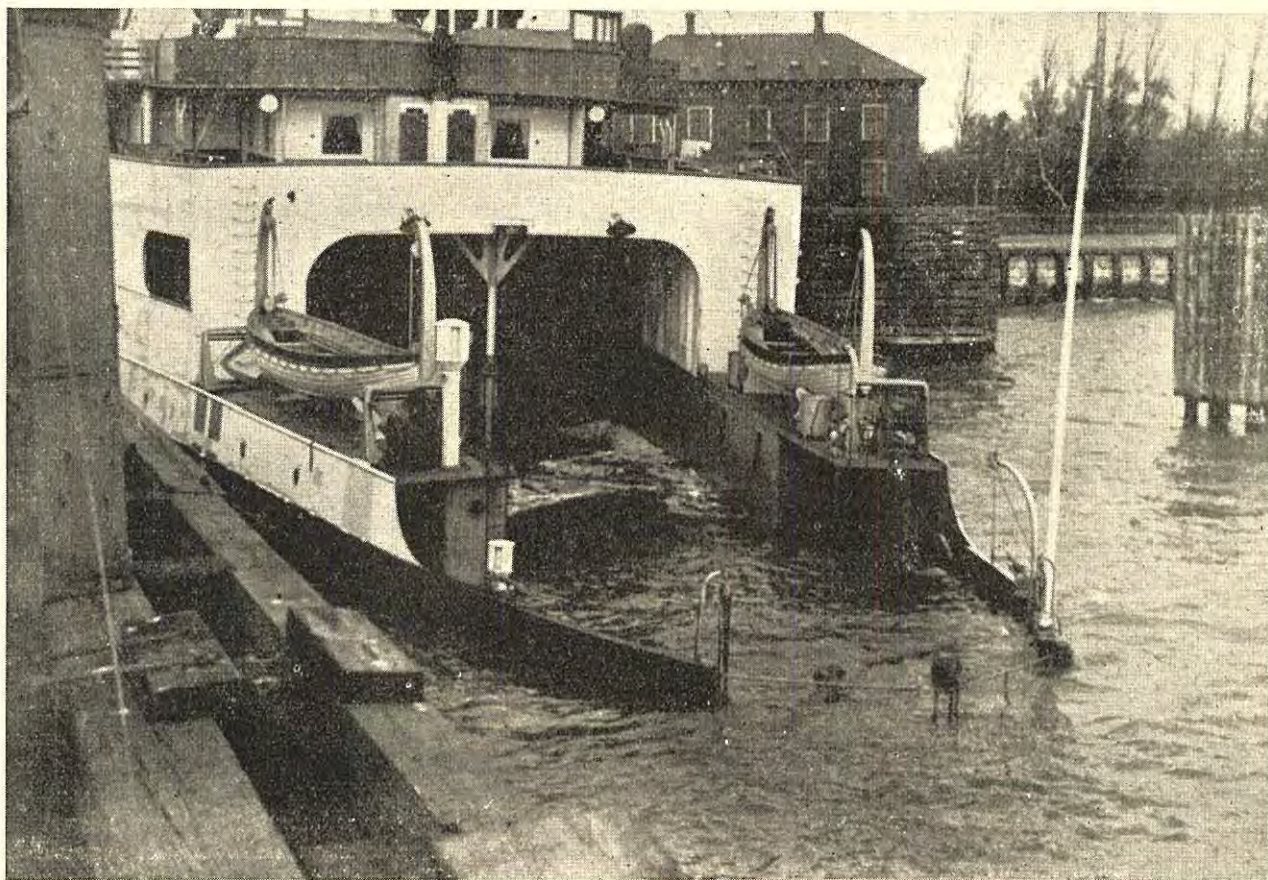
Ved Carl Østen

af Dampfærgeren »Danmark« i Gedser Havn

DE 17. Marts i Aar, Natten mellem en Lørdag og Søndag, udøvedes Sabotage af Medlemmer af Modstandsbevægelsen paa Falster, specielt af Gedser-Gruppen, mod Færgeren „Danmark“, der ved Bombernes Sprængning gik til Bunds med Agterenden i Gedser Havns østre Færgeleje, hvorved 2 vigtige Ting opnaaedes i Hindringer af Tyskernes Brug af denne for dem saa vigtige Forbindelsesvej sydpaa: Selve Færgeren med sin ret store Kapacitet kunde ikke mere færge Tropper og Gods over Østersøen, og det ene af Gedseres 2 Færgelejer var blokeret for en god Tid fremefter. Sabotagen af Færgeren i Forbindelse med samtidige og senere følgende Sabotager af den enkeltsporede Jernbane mellem Nykøbing F. og Gedser bevirkede iøvrigt, at Færge-Ruten mellem Gedser og Warnemünde i det store og hele var sat ud af Spillet i Tiden til Kapitulationen. Mand og Mand imellem havde man siden Tyskernes Okkupation af Danmark og siden Sabotagernes Igangsættelse undret sig over, at der ikke blev øvet Sabotage mod Banen paa Falster. Gedser Færgehavn eller Færgerne, og at disse Maal

ikke blev Genstand for Bombninger fra de Allieredes Side, hvilket vilde have været en let Sag for disses Bombeflyvere. Saaledes vendte en af disse, der var paa Hjemvej fra et Bombetogt over Østersøen, om, da den var blevet beskydt fra den til Ankers udenfor Warnemünde liggende tyske Færge „Mecklenburg“, og gennemhullede dennes øverste Dele samt dræbte en halv Snes Mand, der stod om dens Luftværnskanoner. Forklaringen til, at denne Rutes Befordringsmateriel ikke sattes ud af Spillet før, er, at man havde forbudt det fra højere Sted, da man ikke ønskede, at Gestapo skulde snage altfor meget paa Falster, for her aflyttedes mange vigtige Samtaler, der telefonisk førtes mellem Tyskernes Ledere i Danmark og deres Foresatte i Berlin, og skulde „Gestapo“ i Tilfælde af Sabotage ransage alt for meget paa Falster, kunde det maaske komme under Vej: med Aflysningen, der var et saa stort Plus i Modstandsbevægelsens Modtræk eller Forholdsregler.

Om Sabotagen paa „Danmark“ fortæller en af Deltagerne, der er Matros ved Gedser-Overfarten, lad os kalde ham Ove: „Vi havde i Efteraaret 1944 faaet



„Danmark“ efter Sabotagen.

dannet en Modstandsgruppe i Gedser, som i Oktober kom i Forbindelse med Amtsledelsen i Nykøbing F. Forinden havde vi gjort Forberedelser til at sabotere Telefon- og Telegrafkablet, der ved Gedser førte over til Tyskland, men vi kan vist sige, at det var et Held, at vi ikke første Gang fandt frem til det under Jorden liggende Kabel og fik det ødelagt, for saalænge det virkede, fik Modstandsbevægelsen gennem Aflytninger Nys om mange af Tyskernes Forehavender. At øve Sabotage mod det aabne Kabel ved Kysten vilde have været meget svært, eftersom Tyskerne havde det under stærk Bevogtning. Da vi endelig havde fundet Kablet, fik vi Besked fra København, at vi ikke maatte røre det før i givet Øjeblik. Ligeledes havde vi allerede dengang ogsaa planlagt Sabotage mod den danske Færge, men disse Planer maatte skrinlægges efter Henstilling fra Amtsledelsen i Nykøbing, ja i det hele taget maatte vi ikke foretage os noget som helst, før signalet blev givet dertil. At øve Sabotage ogsaa mod den tyske Færge var paa det Tidspunkt umuligt. Saa vi var ved at føle os helt uvirksomme udover de Kursus i Benyttelse af Sprængstof, som blev givet os af et af Amtsledelsens Medlemmer. Denne Mand blev iøvrigt senere taget af Gestapo, mishandlet og ført i tysk Koncentrationslejr. — Sabotagen mod „Danmark“ skete Natten mellem 17. og 18. Marts. efter at Amtsledelsen i Nykøbing havde givet os Ordre hertil. Sabotagen mod Færgen skulde ske, naar den danske Radio fra London i sine Særmeldinger nævnte Ordet „Gefion“ og være igangsat inden 48 Timer. Meldingen var allerede afgivet i Radioen en 8 Dages Tid, før Aktionen skete, men paa det Tidspunkt havde vi desværre ikke faaet noget Sprængnings-Materiel. Aktionens Enkeltheder havde vi aftalt lang Tid i Forvejen ved Møderne, som vi holdt i de forskellige Gedser-Hjem. Vi var ialt 10 Mand, der skulde foretage Sabotagen, der ikke alene gjaldt Færgen, men ogsaa Færgelejets 2 Broklapper og Spor paa Banegaardsterrainet. En 11te Deltager var udset til at vente et Stykke borte med Cykler, som skulde benyttes af de Deltagere, der efter endt Aktion i Gedser skulde nordpaa for at varske en anden Gruppe, der skulde sprænge en lille Jernbanebro paa Gedser-Baner, at alt var klart i Gedser. Vejret var fint til Sabotage, for det var temmelig mørkt. Ved 2-Tiden samledes vi i et Anlæg, der ligger nogle faa Minutters Gang fra Færgehavnen for at drøfte de sidste Enkeltheder, og for at berolige Nerverne tømte vi en hel Flaske Snaps. Jobbet var ikke saa helt ligetil, som det lyder, for Gedser var jo godt spækket med Tyskere, og mange Vagter var posteret omkring den vigtige Færgehavn, bl. a. en paa hver Broklap. Til vort Held laa den tyske Færge ikke i Gedser denne Nat. Dens Tilstedeværelse kunde have besværliggjort Aktionen. Inden Anbringelsen af Bomberne i selve Færgen skulde der lægges en Bombe paa hver Broklap, der var altfor godt oplyst til, at man skulde kunne snige sig til at anbringe en Bombe derpaa. Vi havde derfor udpønsset den Plan, at der skulde fremtvinges Blæsning af Flyvervarsling, under hvilken alt aabent Lys jo blev slukket, og som samtidig skulde være Signalet til Igangsættelse af flere sideløbende Aktioner. En Mand — af Genkendelsesgrunde var han ikke fra Gedser — var derfor sendt op til den i Byen liggende Kommandocentral for at faa blæst Flyvervarslingen. For en Sik-

kerheds Skyld var han „dækket“ af 2 Mand, om der skulde ske noget uforudset. Det gik, som det skulde. Kl. godt 3 lød Sirenen, og vi begyndte paa Udførelsen af vor Plan. Jeg deltog i Anbringelsen af Bomben, der var bestemt for vestre Broklap, hvilket gik meget let, da den tyske Vagtpost var gaaet i Ly. En Fremmed, der gik forbi os, da vi var ved at fjerne os, nøjedes med at hilse Godmorgen. Han kunde lige saa godt have været Fjende som Ven, han maa have været det sidste. Endnu i Dag ved vi ikke, hvem denne Nattevandrer var. Alle Bomberne var indstillet paa 2 Timer. De maatte nemlig ikke springe før dem, der som før nævnt af en anden Gruppe skulde anbringes paa en lille Jernbanebro en Snes km nordpaa. Skete Sprængningen paa dette Sted før Gedser, var der Fare for, at Tyskerne fik opdaget de i Gedser anbragte Bomber. Dernæst skulde 3 andre af Kammeraterne lægge Bomber ude paa Jernbanepladsen. Hele vor Bevæbning under Bombe-Anbringelserne bestod kun af 1 Maskinpistol og 4 Pistoler, mere eller mindre defekte, gamle, som de var. Heldigvis kan vi ikke til at bruge dem, vel nok, fordi den menige tyske Soldat ikke altid var lige ihærdig i sin Vagttjeneste, det er i hvert Fald mit Indtryk. Saasart alle Bomberne var anbragte, overleveredes alle de nævnte Vaaben til en Mand, der stod parat, for at han hurtigst kunde bringe dem tilbage til deres Skjulested, som vi havde i en lille Skov ved Østersøen en 3 km borte. Tilbage er at berette om Sabotagen af Færgen. Den var vi 4 Mand om, hvoraf 2 var gaaet ombord inden Flyvervarslingen. For den enes Vedkommende var det et frækt Trick, eftersom han i Forvejen var „gaaet under Jorden“. Den anden, en Kadet, der ikke hørte til Gedser-Gruppen, gik ombord iført min Uniform. Det var saaledes, at alle i Jernbane-Uniform normalt uhindret kunde passere forbi den foran Færgen anbragte tyske Vagtpost, som heldigvis ikke denne Nat fandt Anledning til at standse nogen af os for at se Legitimationskort. Saasart Kadetten var kommet ombord, holdt han med sin Pistol Færgens 2 Vagter op, en Matros paa Dækket og en Overfyrbøder i Maskinen. De blev spurgt, om de var gode danske Mænd, og om de vilde følge med uden at foretage Alarm. De viste sig at være gode danske Mænd, som derefter førtes hen til et Toiletrum agter og lukkedes inde. Efter at jeg havde deltaget i Bombeanbringelserne i Land, gik jeg ombord i Færgen for at afløse en af Kammeraterne. Jeg manglede jo min Uniform, som jeg havde laant ud, men havde til Gengæld mit Legitimationskort, hvis Tyskeren skulde standse mig, hvad han dog ikke gjorde. De 2 Bomber paa 16 kg, der hver skulde anbringes paa Færgens Skrueaksler, var bragt ombord i Færgen i en Pakke nogle Dage i Forvejen og opbevaret i et Skjulested. Det maa erindres, at Færgen ikke var i Fart, men oplagt og netop skulde sættes ind i Farten Søndag den 18. Marts. Saa det var i sidste Øjeblik, at vi kunde benytte os af gunstige Betingelser for at sætte den ud af Drift. Paa Færgen overtog jeg Bevogtningen af de 2 indespærrede Vagter, som heldigvis ikke havde Anledning til at se mig, eftersom jeg var kendt af dem til Hverdag. Forinden de spærredes inde, havde de faaet Besked paa, at de kunde gaa ud, naar der var forløbet 3 Minutter, efter at der var banket 3 Gange paa Døren. Endvidere havde de faaet Ordre til, inden de gik i Land, at purre de af Besætningen, der

befandt sig ombord, og der talte adskillige, som imidlertid ikke havde opdaget, at vi Sabotører var kommet ombord. Da det var kommet dertil, glemte Vagterne alligevel at purre en Telegrafist. Han vaagnede dog ved Eksplosionerne, men tog sig ikke noget af det; maaske har han troet, at Bumpene hidrørte fra Jernbanevogne, der blev rangeret ombord. Først da han lidt senere hørte Eksplosionerne fra Bomberne, der sprang paa Jernbaneterrainet, forstod han, at der var noget galt, og gik saa i Land. Efter at mine 3 Kammerater havde faaet anbragt Bomberne paa Skrueakslerne samt en Bombe paa den ved Færgen liggende østre Broklap, gik de straks i Land. Jeg som den sidste gik i Land lige efter Afblæsningen af Flyvervarslingen Kl. 4,20 — ogsaa aftalt mellem os. Jeg var nu iført min Uniform, som jeg havde faaet tilbage af Kadetten, der havde „laant“ en af det indespærrede Vagtmandskab i Stedet for. Jeg maa tilstaa, at jeg ikke var helt rolig, da jeg maatte passere en tysk Vagtpost. Jeg gik lige hjem og i Seng, men kunde selvfølgelig ikke sove. Søndag Eftermiddag vovede jeg mig op i Byen for med den uskyldigste Mine at høre, hvad der var sket i Morgenens Løb. Jeg erfarede saa, at Eksplosionerne i Færgen var sket noget tidligere end af os beregnet, fordi der i dens Maskinrum var over 18° Celsius, altsaa at der ved en Tidsindstilling af en Bombe maa tages Hensyn til Temperaturen, et Forhold, vi ikke var klare over. Færgen sank ikke ved Eksplosionen, først den følgende Nat sank dens Agterstav paa Grund af, at nogle Nagler var slaaet ud. Da Færgens indespærrede Vagter gik i Land, fortalte de den tyske Vagtpost, at der var udlagt Bomber i

Færgen, hvad de iøvrigt af Hensyn til deres Alibi ved en eventuel senere Afhøring hos Gestapo gjorde Ret i. Det tyske Vagtmandskab troede imidlertid ikke herpaa. Først efter at Bomberne var sprunget, kom der en Hauptmann til og satte det til at lede efter eventuelle andre Bomber i Færgen. Desværre havde Tyskerne før denne Oplysning fundet Bomberne paa Broklapperne og uskaadeliggjort dem. Ogsaa ude paa Jernbaneplassen havde de fundet 2 af Bomberne, hvoraf den ene eksploderede i sidste Øjeblik med det Resultat, at en Mængde Ruder i en nærliggende Ejendom sprængtes. Ved Fjernelsen af en anden mæstede en tysk Soldat Livet. Selvom vi ved vor Aktion ikke havde opnaaet alt det, der var tilsigtet, opnaaede vi dog, at det ene af Gedser 2 Færgelejer blev blokeret og en Færge gjort usejldygtig, saaledes at den Overfart, der var indtil Kapitulationen, kun blev betydningsløs. Alle vi i Gedser-Gruppen slap tilmed helskindet igennem, ingen af os blev nogensinde taget af Tyskerne, som aabenbart maa have troet, at Sabotagerne skyldtes Personer andetsteds fra.“

— — —
Saaledes fortalte Ove om Sabotagen mod Færgen „Danmark“, der var modigt iværksat og kunde have endt med et uheldsvangert Resultat for Deltagerne paa Grund af Tyskernes Overlegenhed i Antal. Det endte altsaa godt. Det var uden besmykkende Ord om sig selv og paa en stilfærdig Maade, at Ove, næsten genert, paa Opfordring gav ovenstaaende Beretning, hvilket viser, at han ikke har villet tilrøbe sig nogen Hæder paa Bekostning af sine Kammerater, og at han selv er „a very good fellow“.

Carl Østen.

Afslutningsprøve paa J. Lauritzens Søfartsskole

I Dagen 12. og 13. Juli blev der holdt Afslutningsprøve for Eleverne paa Foraarsholdet paa J. Lauritzens Søfartsskole. Eleverne prøvedes i de forskellige teoretiske og praktiske Fag som Navigation, Søvejsregler, Roning, Vrikning, Tovværksarbejde og Sejlads med Øvelsesbaade. Prøverne, der overværedes af Skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen, Censorerne Navigations-skolebestyrer L. A. Møller og Lods A. H. Nielsen, Svendborg, samt Kaptajn L. Vilandt fra Rederiet, skred

rask fra Haanden, og man fik et godt Indtryk af Elevernes Færdigheder. —

Den 13. om Aftenen samledes Skolens Personale, Eleverne, Skibsrederne og Censorerne med en Del indbudte Gæster til en lille Afslutningsfest. Der vistest først en Film om Fremstilling af Tovværk fra Esbjerg Tovværksfabrik, et af Rederiet J. Lauritzens Datterselskaber, hvorefter man samledes ved Kaffebordet. Her udvalgte Skibsreder Knud Lauritzen Afgangsbetinger og Præmier til de afgaaende Elever. Der afgik 26 Elever fra Skolen.

I disse Dage møder et nyt Hold Elever paa 26 Drenge for at gennemgaa et 3-Maaneders Begynderkursus.

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



C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev

Kongelige Yachter

(Fortsat fra forrige Nr.)

OG

Ved O. BENZON

Kongelige Yachtsmænd

Løjtnant Victor Hansen førte Skibet til Athen, men fik det ikke solgt, og sejlede tilbage til Italien, hvor Prior med Familie foretog nogle Ture med den til Capri, Neapel og tilgrænsende Farvande for endelig i 1866 at faa det solgt til et Dampskibsselskab i Neapel, hvor den i mange Aar under Navnet „*Giovanna da Procida*“ gik i Fart mellem Neapel og Ischia.

„*Falken*“ var Frederik VII's private Ejendom, medens „*Slesvig*“ var det officielle Kongeskib, og dette gjorde Tjeneste til 1880, da det afløstes af „*Dannebrog*“, der blev bygget af Jern høs Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri efter Tegning af Orlogsværftets Konstruktionskontor. Det løb af Stabelen den 6. Oktober 1879, og Modtagelsesprøven blev afholdt i Juni 1880. Det var et ganske kørt Fartøj, blot lidt for kort, men dette var bestemt af Havneforholdene i Lübeck, idet den oprindelig paatænkte Længde var bestemt til 225 Fod, men den blev formindsket med 33 Fod, hvad der gik ud over Rummeligheden ombord.

Kong Christian IX benyttede det hvert Aar til sine Rejser dels i de hjemlige Farvande og udenlands, saaledes førte det i 1893 Kongen og Dronningen til England og retur til Esbjerg. I alle de paafølgende Aar gjorde det Rejser først for Christian IX, saa for Frederik VIII og i næsten tyve Aar for Kong Christian X, og nogle enkelte af de mest kendte skal nævnes. Saaledes førte „*Dannebrog*“ i 1905 Prins Carl af Danmark til Norge, efter at han var udraabt til Norges Konge som Haakon d. VII, og i 1906 førte det Kronprinsen, Kronprinsessen og Prins Harald til Kong Haakon VII og Dronning Mauds Krøning i Trondhjem. I 1906 blev der bevilget Penge til en Hovedreparation, som nok kunde tiltrænges, efter at det havde været i Brug i 25 Aar.

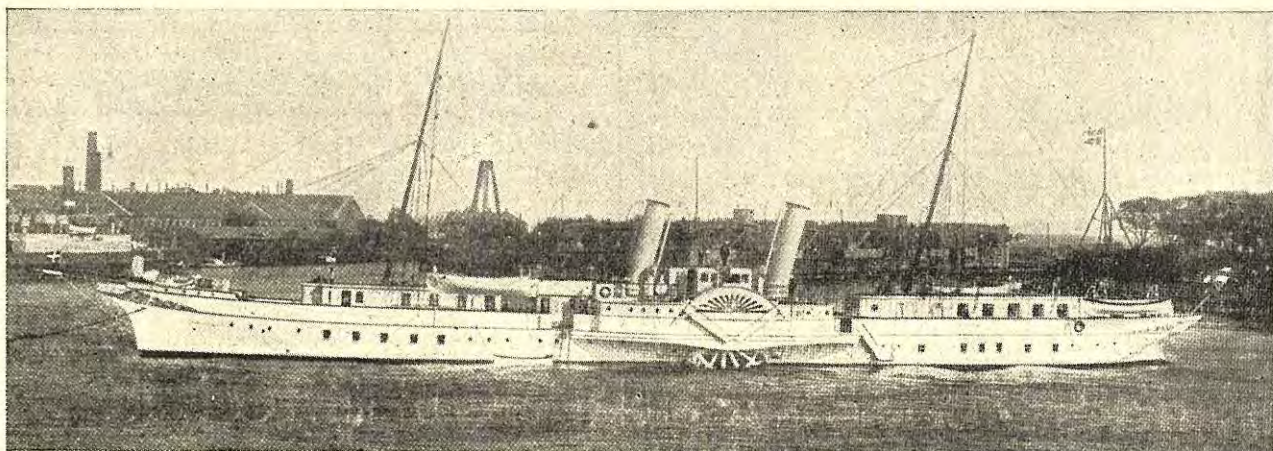
Arbejdet blev paabegyndt i December 1906 og var

fuldført Sommeren 1907; samtidig blev det forlænget 35 Fod, hvad der forøgede dets Drægtighed til 1100 Tons og Farten til 13,4 Knob. Det fik nye Kedler, nyt Dæk, nye Varmeapparater samt nyt Ventilations-system og sanitære Indretninger. Hele Aptereringen agter blev fuldstændig forandret og forbedret for de kgl. Herskabers Vedkommende, og en Beskrivelse af disse kan vel have Interesse:

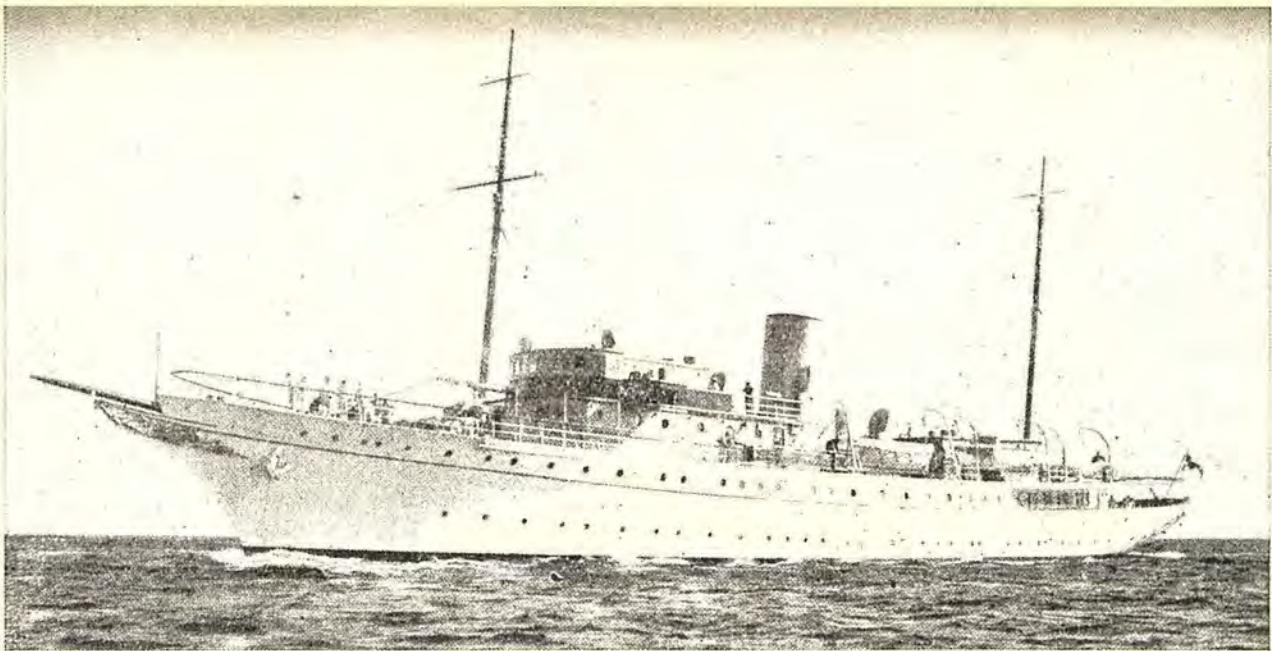
„Indenbords Udstyr er fuldstændig forandret og udført efter Tegninger af Arkitekt Carl Brummer og er meget smukt og originalt. Det er et Spørgsmaal, om noget andet kongeligt Fartøj eller kejserligt for den Sags Skyld kan maale sig med „*Dannebrog*“.

Spisesalonen er i Dækshuset og er et meget smukt Rum, Panelerne er udført i gammel blaatchangerende Farver, festligt og fornemt, med forgyldte Konsoller og Kapitæler samt smukt Metalbeslag, der yderligere fremhæver Rummets Skønhed. Gulvtæppet er holdt i en dyb rød Farve og vævet i et særpræget Mønster, og de smukke Stole er betrukne med Gyldenlæder af et specielt hertil komponeret Mønster. Salonen er en komplet Modsætning til Spisesalonen, idet alt er udført i lyse Farver, hvidt og gult er de fremherskende. Panelerne er hvidemallerede og afsluttede med raffinerede og dog diskrete Udskæringer og brudt af smukke Spejle. Møblerne er lavet af Oliventræ med smukke og rene Linier, der passer godt til Rummet, og Betræk saavel som Tæpper er holdt i gult. Over Sofaen er der et allegorisk Maleri af N. V. Dorph, og alt i Salonen som Pianoet, Ur og saadanne Smaating som Askebægre er lavet saaledes, at de falder fuldstændig sammen med Rummets Udstyr.

De kgl. Soveværelser ligger saaledes, at Kongens er til venstre for Salonen og Dronningens til højre, og disse er holdt i poleret Kirsebærtræ, medens Betræk



Kongeskibet „*Dannebrog*“ efter Forlængelsen.



Det nye Kongeskib „Dannebrog“.

paa Møbler etc. i Kongens Sovkahyt er holdt i grønt og Dronningens i blaat.

Kronprinsens og Kronprinsessens Kahytter er holdt i hvid Emaile og Betræk i lyst Silke.

I det hele en Indretning, der var meget fornem og fin.“

„Dannebrog“ afhentede i 1912 Frederik VIII's Lig i Travemünde efter hans Død i Hamborg, og i 1913 var det ude fra Maj og besøgte en Række danske Provinsbyer. I 1914 førte det Kongen fra Esbjerg til England, Frankrig og Holland og tilbage igen og aflagde Besøg i en Række Provinsbyer. Det strøg Kommandoen den 1. August og kom ikke ud paa Togt, saalænge Verdenskrigen varede. I Foraaret 1919 gik det med Kongen til Skagen, Aarhus og andre Provinshavne, og i 1920 førte det Kongen og Dronningen til Genforeningen i Sønderjylland og var derefter hvert Aar ude paa Togt i de danske Farvande, til det i 1931 blev afmonteret og i 1932 afløstes af det nye „Dannebrog“.

„Dannebrog“ blev bygget paa Orlogsværftet og løb af Stabelen den 10. Oktober 1931. Det er et Motorskib paa 1225 Tons, Længde 74,5 m, Bredde 10,4 m, Dybgaaende 3,6 m, med Maskiner paa 1350—1675 A.H.K. og med en Fart paa 14,75 Knob. Det har „Clipper Stævn“ med Spryd og overhængende elliptisk Hæk. Det hvide Skrog med den grønne Vandlinie, de gule Overbygninger og Skorsten samt de to Pælemaster giver det i Forbindelse med den slanke Skrogform et elegant og karakteristisk Udseende, der er kendt overalt i de danske Farvande, hvor Kongen og Dronningen hvert Aar foretog Ture med det rundt til de danske Provinshavne.

„Dannebrog“ er smukt og smagfuldt indrettet med Anvendelse af alle moderne Hjælpemidler til Lettelse af Navigation og Skibets Drift, og de kgl. Herskabers Opholdsrum og Saloner er udført med den sikre Smag og Stilfuldhed, som kendetegner Orlogsværftets Teknikere, naar de faar Lov til at vise, hvad de formaar, og er et fuldtgyldigt Bevis for Skibsbygningens høje

Stade her i Danmark. Det vil føre for vidt at give en detailleret Beskrivelse af dets Indretning, men de, der ønsker udførlig Besked herom, henvises til „Vikingen“ 9. Aargang Nr. 6, hvori der er givet en med en Masse ypperlige Billeder fersynet Beskrivelse af Skibet.

„Dannebrog“ blev af Kongen og Dronningen brugt flittigt paa deres aarlige Ture rundt i vore Farvande og til Besøg i danske Provinshavne, og i 1935 bragte „Dannebrog“ Kronprins Frederik og Kronprinsesse Ingrid fra Stockholm til København efter deres Bryllup i førstnævnte By, og det har været udrustet hvert Aar til Kongens og Dronningens Togter i de danske Farvande, til det i 1939 blev oplagt og ikke siden, grundet paa Forholdene og Landets Besættelse har været udrustet, men vi haaber alle snart at se det staa ud i vore Farvande under vort gamle Flag, frit og uhindret, med vor Kørge og Dronning ombord.

Fortsættes i næste Nr.



Vort Varemærke er Garanti
for de bedste Skibsfarver.

Korvetten »Galathea«s

Jordomsejlingstogt

(Fortsat)

Af Gustav Kragh

For at markere Danmarks Overhøjhed lod Bille paa et passende Sted paa hver af de større Øer rejse Flagstænger og indsatte et Par ansete Nicobarer som en Slags Embedsmænd, der havde til Opgave at opbevare Flaget og hejse det ved passende Lejligheder. Disse Folk blev anstændigt paaklædt, fik udleveret hver en Stok med Kong Christian den Ottendes Navnetræk samt et Certifikat, der i saavel engelsk som malajisk Sprog bekræftede dem i deres Værdighed og desuden indeholdt deres Forpligtelser. De saaledes udstyrede Embedsmænd var altid uhyre stolte over deres nye Værdighed, men dog mest tilfredse med det nye Tøj, der bestod af en hvid Skjorte, et Par hvide Benklæder, en Hat med „Galathea“s Navn samt et højrødt Skærf. Naar de gik fra Borde og blev roet ind til deres „Undersaatter“ i al denne Pragt og ræd Stokken i Haanden, brystede de sig og knejste, som om de virkelig var Herskere over Øen.

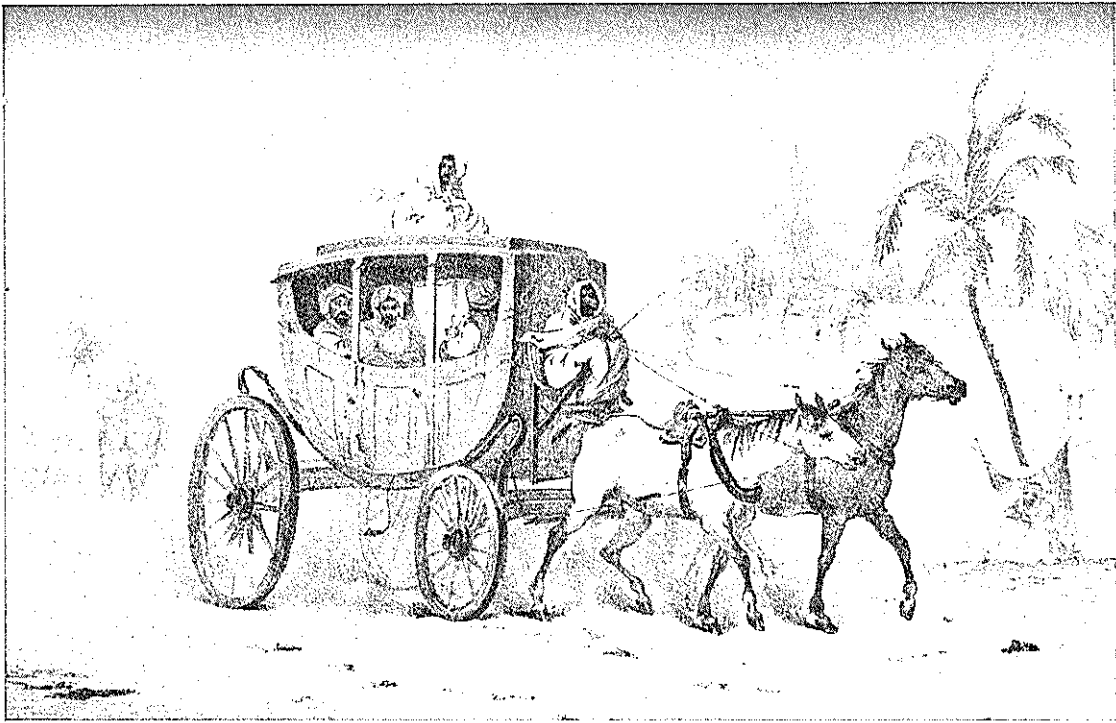
Bille traf „Ganges“ og „Christine“ paa det aftalte Sted og havde saaledes den Fornøjelse at se Dannebrog vaje samtidig fra tre Skibe. Undersøgelser- og Opmaalingssarbejdet gik godt og hurtigt. Naturforskerne sled i det, Rapporter og Fortegnelser over Fauna og Flora samt andre Forhold blev grundigt udfærdiget. Nancowry Havn var den bedste paa Øerne, men Bille mente dog, at Pulo-Milu's Havn paa Lille Nicobar egnede sig bedre til Kolonianlæg. Han skriver om denne:

„I min Fantasi saa jeg allerede en blomstrende By at ligge paa Skrænterne om dete Bassin, med Udhugning gennem den bagved liggende Skov til frisk Luftstrøg fra Østen, Bassinet udgrave: til passende Dybde og indhegnet med Kajer, den lille Flod inddæmmet og Moradset, som omgiver den, udtørret og udlagt til lysegrønne Rismarker. Jeg saa Byer lidt efter lidt udvide sig langs Kysten Nord efter med smukke Villæer mellem Træerne oppe paa Højderne, Reden fuld af Skibe, Pulo-Milu ryddet, forvandlet til Skibsværfter og prangende med luftige Kaserner og Værksteder — og oppe paa Øens nordøstlige Pynt et lille Fort med en Telegraf, et Fyrtaarn og en Flagstang. En vildt sværmende Fantasi, vil man formodentlig bemærke, og det med Rette, naar man ængsteligt vender Tanken til hvilke Kræfter, der udkræves for at udføre alt dette, og sukkenende maa tilstaa sig selv, at vor lille Fædreland ikke ejer dem; men ingenlunde vil jeg derfor indrømme, at dette Billede er saa storartet, at det ikke skulde kunne udføres i Virkeligheden. Naar man mindes, hvad Calcutta, Penang og Singapore har været og har set, hvad disse Steder nu er, saa bliver det indlysende, at var der virkelig Fordel at vente af at kolonisere disse Øer, saa vilde alle Hindringer, alle Vanskeligheder svinde som Dug, paavirket af Solens Straaler, for den af menne-

skelig Interesse drevne vrokkelige Jernvilje og den fremskridende Kulturs uimodstaaelige Strøm.“

Baade ved Nancowry og Pulo-Milo lod Bille Landet tage i Besiddelse ved en højtidelig Handling, hvori alle de af „Galathea“s Besætning, der kunde undværes, deltog. Skibets Fartøjer blev sat i Vandet og bemanded, forrest roede saa Barkassen og Travaljen ind med Besætningen, derefter fulgte to Slupper med Soldatesken, Musikken og Officererne og til Slut Bille i sin Gig. I Land blev Bille modtaget af Stedets to udnævnte „Embedsmænd“, der stillede i fuld Pragt med deres Stokke, og med disse Herrer i Spidsen marcherede med flyvende Faner og klingende Spil alle hen til Flagstangen. Efter at Pastor Hansen havde indledet med en lille Tale, blev Flaget hejst med den skønne, højtidelige Ceremoni, hvorefter „Galathea“ salutede med 9 Skud. Saa traadte Bille frem, erklærede Øerne for Kongen af Danmarks lovlige Ejendom og lod derefter en Tolk forklare de forsamlede Indfødte Handlingens Betydning. Ingen gav dog hverken Tilslutning eller Mishag tilkende, men derimod var de alle meget begejstrede, da Bille derefter lod uddele danske Rigsbanksdalere mellem dem. Og saa var den Ceremoni forbi — og Øerne danske.

Store Nicobars Sydende danner en Bugt, og ud i den løber en lille Flod, der, opkaldt efter Ekspeditionens Kommandoskib, hedder Galatheafloden. Denne skulde undersøges grundigt, og Bille drog derfor selv, ledsaget af alle Naturforskerne og flere Officerer, op ad Floden med tre Fartøjer. Det blev en meget interessant Tur — ved Munden var Floden 50—60 Fod bred; to Mil oppe i Landet, hvor Bille stoppede op og vendte tilbage, kun 20 Fod bred. Dybden var ca. 10—12 Fod hele Vejen. Flodbredderne var lave, paa det første Stykke Vej overgroet med et uigennemtrængeligt Mangrovekrat, derefter fulgte Strækninger med forskellige Palmearter. Nærmest Floden voksede pragtfulde Blomster, især Orchideer og Begonier, Bregner og Bambus, og ned fra Træerne, der stod tæt ved Bredden, hang utallige Slyngplanter. Mange Steder var Floden dækket med mægtige Vandplanter, saa Folkene maatte hugge eller skære sig Vej. Men den skønne Tur endte desværre mindre godt. Aftenen før Hjemrejsen foretoges, udbød et voldsomt Tordenvejr — det voldsomste, Bille eller nogen anden af Ekspeditionens Medlemmer havde oplevet. Efter Dagens Arbejde havde Folkene rigget tre Telte op, samlet Brænde sammen og tændt Baal ved hvert Telt. Her omkring lejrede de sig i Klynger, røg og passiarede; bag Teltene laa nogle Nicobarhytter, og i en af dem var Bille med en Ledsager gaaet op for at se ud over Floden. Og saa kom pludselig Uvejret, lige saa hastigt som voldsomt. Regnen var fuldstændig



Diligence i Calcutta.

som et Skybrud, Lynene slog ned umiddelbart efter hinanden, det knagede og bragede i Træer og Buske, og Floden ligefrem skummede under den piskende Regn og de knitrende Lyn. Bille fortæller om det:

„Der var ingen Ophør paa denne mægtige Rædsel, paa dette i Sandhed opløstende, dybt gribende Skuespil. Det varede i to Timer; endelig sagtnede Regnen, Vejret trak over, og vi krøb ud af Hytten. En forunderlig Fosforessens havde udbredt sig over hele Naturen, og talrige Ildfluer sværmede om mellem Træerne; en Giftslange, der i Begyndelsen af Uvejret havde søgt Ly hos Naturforskerne, var, da den saa sig forfulgt ved det sidste Lys, der endnu holdtes tændt, lige saa hurtigt forsvunden igen. Alt var derpaa indhyllet i det dybeste Mørke; alt baade i og uden for Teltene svømmede i Vand. Med den største Anstrengelse lykkedes det endelig at faa tændt et Par Baal igen, hvorved vore stakkels Folk kunde tørre deres Klæder og derpaa faa Aftensmad og saa lidt Ro paa den vaade Jord eller i de usle Nicobarhytter. Det var en højst uhyggelig Nat; og med Jubel hilste vi alle den frembrydende kølige friske Morgen og skyndte os at forlade vor Bivnak.“

Om Morgenen blev Teltene bjærget, og saa gik det tilbage ned ad Floden, hvorefter de hen mod Aften naaede Landingsstedet og roede om Bord. Onsdag den 25. Februar var Bille klar til at fortsætte Togtet med „Galathea“, medens Kaptajnløjtnant Aschlund med „Ganges“, og som konstitueret Chef for Nicobarerne, skulde forblive paa Stationen og straks foretage et Kryds op mellem de nordligste Øer. „Ganges“ lettede Klokkeren 5 om Eftermiddagen, løb agten om „Galathea“ og hilste den til Afsked med tre Hurraraab, som Korvetten besvarede. Straks efter lettede ogsaa „Galathea“ og stod ud Øst i. Paa Rejsen til Penang, hvortil Bille naaede den 7. Marts, hændte intet af Betydning.

Bille var glad ved Opholdet ved Penang, som han fandt var en yndig og fornøjelig lille Ø med elskvær-

dige, hjælpsomme Embedsmænd og med en fornøjelig blandet Befolkning, bestaaende af Malajer, Kinesere, Bengalesere, Siamesere, Burmesere, Arabere, Armeniere og adskillige andre Folkeslag. Han omtaler den Mærkværdighed ved Befolkningen, at der var et meget stort Antal Mænd paa Øen og meget faa Kvinder, særlig mellem Kineserne, hvor der kun fandtes „et Fruentimmer for hver 5½ Mand“. Han mente, at dette ikke skyldtes Kinesernes Nationalitetskræsenhed, idet de meget villigt giftede sig med Malajerinder. Forøvrigt havde de irret andet Valg, da der paa hele Øen fandtes ca. 10,000 mandlige Kinesere og kun to agte kvindelige!

Gæstfriheden hos Europæerne var til Tider overvældende, Venlighed og Godmodighed mødte „Galathea“s Folk overalt. Dette viste sig særlig, da de af Besætningen, som havde deltaget i Turen op ad Galatheafloden, noget efter Ankomsten til Penang blev syge. Uvejrsnatten havde været for haard for dem — af de 30 Deltagere blev ikke mindre end 21 syge af en farlig ondartet Feber, der hærgede dem alle voldsomt, og som desværre, trods omhyggelig Pleje under dygtige Læger paa Hospitalet i Byen, kostede 4 Mand Livet. Botanikeren Kamphevenner blev efter Sygdommen saa svag, at Bille maatte sende ham hjem med en Damper fra Kina, der skulde gaa til Suez.

Der var kun et ved Penang, som Bille ikke var glad for — jeg lader ham selv fortælle det:

„Mec. Venlighed, Godmodighed og en vindskrænket Gæstfrihed blev mar. modtaget; man kunde ikke andet her end føle sig vel og tilfreds, om man end maatte tage Del i nogle temmelig lange Aften-Andagtsøvelser, af hvilke jeg ikke er nogen Ynder. Jeg agter og erør enhver sand Følelse af Religiositet, jeg bøjer mig dybt for den, der efter endt Dagværk, i sit stille Lonkammer, knælende for æen Almægtiges Aasyn, takker for de svunne Timer og søger Kraft og Styrke til at møde de kommende. Men jeg kan ikke forstaa, at man med



Javanesisk Dans.

sand Følelse kan udføre denne Handling i Kompagni med et helt Selskab, med hvem man i Øjeblikket før har drukket Te og spist „Toast“, har leet og jaset; at man, efter at have indtil Klokkeren 9 afhandlet de mest verdslige Genstande, snakket om Moder og Pynt, politiseret eller fortalt „chronique scandaleuse“, nu med Slaget 9 sætter et Bededagsansigt op og knæler næsgrus i sin Stol, medens Biblen oplæses. Dette, som sagt, forstaar jeg ikke, og om jeg end, af Agtelse for mine Venner i Penang, ikke vil fælde en saa streng Dom, som at kalde det Skinhellighed, maa de gode Folk dog ikke tage mig det ilde op, at jeg paa ingen Maade følte mig opbygget ved disse Andagtsøvelser, men søgte at undgaa dem, hvor jeg kunde.“

Den 23. Marts gik „Galathea“ atter under Sejl og stod Nord ud for at gaa ind i Malakkastrædet

„Galathea“ kom den 22. April til Java og ankrede op paa Batavias Red Klokkeren 9 Førmiddag. Der laa 6 hollandske Orlogsmænd paa Reden, et af dem med Admiralsflag, hvorfor Bille først afgav Salut for den hollandske Regering paa 19 og derefter for Admiralsflaget paa 15 Skud, som omgaaende blev besvaret fra Fortet og Admiralskibet. Noget af det første, Bille foretog sig, efter at han havde aflagt de nødvendige tjenstlige Visitter i Land, var at leje en Baadsbesætning, bestaaende af Malajer og Javanesere, der skulde ro Korvettens Travalje frem og tilbage mellem Skib og Land for at spare sin egen Besætning for dette Slid.

Som alle andre Steder, „Galathea“ besøgte, omtaler Bille ogsaa Batavia og Java meget indgaaende. Han og Videnskabsmændene boede, af Hensyn til hans mange officielle Pligter og Naturforskænes Arbejde, under hele Opholdet i Land og deltog i baade officielle og private Festligheder og Udflugter. Det er en virkelig

Fornøjelse at læse Billes velskrevne og morsomme, men som Regel altid let ironiske Skildring af hans Oplevelser her, særlig nogle Udflugter fra Byen Buytenzorg, der ligger omtrent 10 Mil oppe i Landet, hvor Generalguvernøren residerede. Bille syntes godt om Java og dens Befolkning, roser meget Hollændernes dygtige Kolonisering, Orden og Renlighed, men synes, at Behandlingen af de indfødte var for haard. Ingen af disse maatte efter Solnedgang vise sig i Batavias Gader uden at være forsynet med Legitimationsbevis; ligeledes skulde de bære en tændt Bambusfakkell, og hele Natten igennem patruljerede ridende Gendarmen gennem Gaderne.

Bille sammenligner Sæder og Skikke i Batavia med de i de engelske Kolonier, han havde besøgt.

„Paa flere af disse,“ skriver han, „har jeg omtalt, at Bordbønnen gik forud for Middagsmaden, lige saa vist som Daggrødet før Solopgangen; hos de mindre gudelige Hollændere var det et mere materielt, men efter deres Formening vistnok lige saa nødvendigt Surrogat, der var traadt i Bordbønnens Sted — det var Bittersnapsen, de Svenskes „Sup“!“

Om en Middag hos Generalguvernøren, der blev holdt til Ære for fire Gesandter fra Rajahen af Bali-Lombok, der kom for at tilbyde denne Fyrstes Hjælp mod Rajahen af Bali-Bleling, som den hollandske Regering agtede at tugte for hans Overmod, fortæller Bille:

„Rajahen havde nemlig brudt en Traktat med det hollandske Guvernement, i Følge hvilken Malajerne ikke maatte plyndre Skibe, der var strandede paa Kysterne, ej heller molestere deres Besætninger. Som Svar paa Hollændernes Forestilling desangaaende, havde Bali-Belings Rajah sendt Dokumentet tilbage, gennemskaaret med en Khris (malajisk Dolk) og besmurt med Betel-spyt paa alle fire Hjørner: en Plet, som den hollandske



Malajkvinde med sit Barn.

Regering ej turde lade blive uhævnnet, og som den ogsaa beredte sig til eksemplarisk at straffe. Hint Tilbud om Hjælp til Ekspeditionen havde Guvernøren afslaaet af politiske Grunde, som jeg ej tør bedømme, men paa samme Tid gjorde han sig det til Pligt at behandle Gesandtskabet med særdeles Udmærkelse. Til hin Diner var de meget pyntede. De havde fine Skjorter paa og brogede, meget folderige Sarongs. I Haaret og bag Ørerne havde de stukket levende Blomster. For Resten bar de kostbare Khris'er eller Dolke. De sad meget anstændigt og ordentligt til Bords, spiste lidt Ris med en Ske, for Resten intet, drak Vand med en Draabe Rødvind i og et Glas Champagne. Denne Drik er for Østerlænderne uimodstaaelig, og de mest samvittighedsfulde undskyldte sig med, at den ikke var opfundet i Mohameds Tid — altsaa har han ikke forbudt den!

En anden Mærkelighed ved denne Diner var Regenten af Buytzenorg, en gammel Javanese, med hans Frue, en ung Javanese. Hun var meget pyntet med Guld og Juveler og bar meget rige, men snævre Silkekjæder. Men hun var langtfra smuk, til Trods for hendes Navn *Nader-ajo* — den skønne Prinsesse — og for hendes meget fornemme Byrd. Den gamle Regent havde endnu et Par andre Koner hjemme, men denne var den eneste, som havde høj Rang nok til at komme med i saa fornemt Selskab.

Iøvrigt kunde man godt her tro sig henflyttet i en af Europas Hovedstæders første aristokratiske Saloner. Unge smukke Damer i meget elegante Toiletter, og Herre i glimrende militære og civile Uniformer, Baand og

Stjerner, vrirmede her imellem hverandre. Tjenere i lyseblaa Livreer med Sølv (rigtignok med et Anstrøg af malajisk Kostume, saasom Turbaner paa Hovedet og Musselins-Gevandter om Livet); endvidere i *les petits salons* Tæpper paa Gulvene, Glasruder i Vinduerne, Damaskes Gardiner (kun Kakkelovnen manglede) — dertil en levende Konversation paa Fransk, Engelsk og Hollandsk, som endnu bidrog til at forøge Illusionen. Men snart greb den trykkende Varme forstyrrende ind i det opstillede Fantasibillede, og man maatte da, for ikke at dukke under for denne uforsonlige Fjende af al selskabelig Munterhed, redde sig ud i de luftige Verandaer. Her var man paa det koloniale Selskabslivs rette Territorium. Oh! — hvor var det en Fryd at indaande den friske Luft! Hvor var Udsigten henrivende fra disse Gallerier! Hvor var det herligt at se ud i det af Maanen stærkt belyste Landskab, med de høje Bjerger Gedé og Salak i Baggrunden, med den lyse stjerneklare Himme! foroven, med den skyggefulde Dal forneden, hvori mystiske Taagedunster svævede omkring, belyste af Maanen, beskyttede af de viftende Palmer, medens en vedvarende Rislen og Pjasken forraadte de mange smaa Bjergrøstes utrættelige Hastværk for at naa ned i deres Flodleje, og derfra til Opløsning og For-glemme-se i det alt oplugende Ocean. Ja, i Sandhed! Det var et skønt, et opløftende Syn, og naar man her nydt det, fatter man godt, at disse Himmelegnes Beboere sætter som deres største Nydelse dette *dolce farniente*: deres Verandaer om Aftenen, indaandende den tropiske Planteverdens balsamiske Uddunstninger, der dog — for at blive Sandheden tro — blandes med Skyer af Manilla-Ceruttens bedøvende Røg. En gammel Beboer af Java sagde til mig: „Her til Lands skal man arbejde om Morgenen, sove om Dagen, leve og nyde Livet om Aftenen og Natten!“, og jeg kan ikke andet end give Manden Ret, i det mindste saavidt min Erfaring rækker.“

Et saadant Middagsselskab var forøvrigt et meget indviklet Foretagende paa Grund af Hollændernes udprægede Respekt for Rangforordningen. Dette, at give enhver den Plads ved Bordet, som med Rette tilkom vedkommende, var en Sag af yderste Vigtighed. Bille skriver:

„Ved en Souper, som fandt Sted paa et Bal i Klubben „Harmonien“, blev jeg af Baldirektøren tilsagt, hvilken Dame jeg skulde give min Arm i Følge den Rang, man havde været saa god at tillægge mig. I den Anledning maatte jeg høre mange Argumentationer. Det morsomme var, at det altid skete under Forsikringer om, hvor lidet man brød sig om det, men hvorledes man var nødt til at staa paa sin Ret for Mændenes Skyld, hvorved jeg da endog paa Java maatte tænke paa mine ensomme Timers Trøster Holberg, naar han i sin „Honnette Ambition“ lader Jeronimus skyde Skylden paa sin Kone, der absolut vil være Frue!“

Naturforskerne fik samlet en Mængde Naturalier, zoologiske og botaniske Sjældenheder, sammen paa Java — her imellem en meget værdifuld Samling Guldsmede. Med et Skib, der skulde til Altona, fik Bille sendt 40 større og mindre Kasser hjem til de danske Museer — men Guldsmedesamlingen, der findes paa Zoologisk Museum, skal endnu ikke være blevet beskrevet, skønt det er Hundrede Aar siden, den blev modtaget der!

Mandag den 11. Maj Klokken 12 Middag lettede

„Galathea“ og krydsede sig ud fra Reden. Kursen blev derefter sat Nørd i op mod Strædet mellem Sumatra og Borneo for gennem Kinahavet at løbe ind til Manilla paa Phillipinerne. Det blev en vanskelig Sejlads mellem ukendte Farvande, med vekslende Monsunvinde, Stille og stærk Strøm. Om Morgenen den 27. indtraf det sørgelige, at en Skamfilingsgast fra Krydstoppen faldt ned fra Gaffelen og slog sig ihjel, idet hans Hovede tørnede mod Kanten af Ruffet.

„Det var Chr. Petersen af Matroskorpset, en flink Matros og en ordentlig og dygtig Mand, som var afholdt af alle. Slige Begivenheder gør et højt uhyggeligt Indtryk om Bord og kunde ej udslettes af Erindringen, fordi man aldrig kan gaa af Vejen fra Stedet, hvor Ulykken er rammet; man har det stadig for Øje tillige med den ulykkelige knuste Legeme, hans Døds-kamp og hans brustne Øje. Næste Morgen blev han overgivet til den dybe, vaade Grav, hvor saa mange brave Sø-mænd hvilede før ham, og saa mange andre vil følge ham efter.“

„Galathea“s Besætning led meget under den stærke Varme paa Vejen til Manilla; Temperaturen var om Dagen stadig omkring 35 Grader Celcius og om Natten ikke under 30 Grader. Med Heder fulgte prickly heat, en irriterende og kløende Hudlidelse, som generede alle meget. Maser af Insekter, særlig Kakerlakker, Myrer, Ørentviste og forskellige Arter Edderkopper, myldrede om i Skibet, saa Entomologen Kjellerup kunde gøre en rig Fangst uden at behøve at gaa i Land.

Den 3. Juni Klokker 4 om Eftermiddagen faldt „Galathea“s Anker paa Manillas Red. Bille var blevet forsinket en Del ved den 23 Dages lange Overrejse fra Batavia og maatte derfor gøre Opholdet kort for nogenlunde at overholde de for Togtet planlagte Dispositioner. Det, som prægede Manilla mest, var de mange Kirker og Klostre samt Gejstlige af forskellige Grader, den var velsignet med — Byen havde een Ærkebisp,

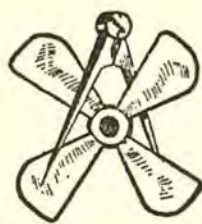
fire Biskopper og utallige Præster og Munke, baade Franciskanere, Dominikanere og Augustinere. Byens ældre Del var omgivet af Fæstningsværker.

„Man kom gennem den ene Fæstningsport, over den ene Vindebro efter den anden, indtil man endelig er naaet ind i Hjertet af Fæstningen. De høje, skumle Bygninger klynger sig, som i Angst, tæt op til hverandre og lader kun et sparsomt Lys trænge ind gennem deres faa, med massive Jalousier tæt lukkede Vinduer. Store, mørke, umaadelige Stenmasser — her et Kloster, hist et Hospital eller et Jesuit-Kollegium — ser ligesom truende paa een og synes at maatte kvæle hver dens Sjæl og Sind, der har søgt Tilflugt inden for disse sorte Mure. Ingen Veranda, ingen luftig Søjlehal, ingen Blomsterhave vinker een her indbydende i Møde; udenfor er der stille, dødt, og kun en enkelt slet oplyst Busik opliver om Aftenen de øde Gader. Med eet Ord, der hviler et Mørke, en Tomhed, et bedrøveligt Øde over det hele!“ skriver Bille herom.

Den nyere Del af Byen var lysere og livligere, men alligevel ligesom knuget af Gejstlighedens dominerende Indflydelse. Som i alle spanske Kolonier havde den saa at sige hele Befolkningen i sine Hænder og regerede haardt, med Løfter om evig Salighed hisset efter det haarde Slid her paa Jorden.

Hanekampe og Tobak var saavel Europæernes som de indfødtes to store Passioner, og Kvinderne var lige saa lidenskabelige Rygere som Mændene og havde næsten aldrig Cerutten ude af Munden. Desuden dyrkedes ogsaa en Del Selskabelighed og Køreture efter Dagens Arbejde, men Bille synes ikke at være særlig glad for Manilla. Efter 6 Dages Forløb, den 9. Juni om Aftenen, stod „Galathea“ atter til Søs med Kurs mod Indsejlingen til Kantonfloden og ankom efter en god Rejse til Macao Red den 20. Juni Klokker 1 Eftermiddag.

(Fortsattes).



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)

DANSK RADIO
AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K · TLF. CENTR. 7282 · TELEGRADR. DARIOSE

Driftsselskab for

RADIOANLÆG

ombord i danske Skibe

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert
Formaal · Ekkolod Apparater etc.

Vi har Købere til Vikingen Nr. 1-1945

Vikingen Nr. 1-1945 købes for Kr. 2.00 pr. Eksemplar. Henvendelse til
Vikings Ekspedition, Christiansborggade 1 — Tlf. C. 9822 - By. 8040

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. September 1945



Medlemmer pr. Januar 1943

Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Ais
 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/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. 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-Tankbaude 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 Solnæs
 A/S Det store Nordiske Telegrafskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen.
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjerpnings-Entreprise
 Svitzers Bugerafdeling
 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

Den flyvetekniske Udvikling

Luftfarten har ikke alene været afhængig af den flyvetekniske Udvikling, men ogsaa af Fremskridtene indenfor Radio- og Instrumentteknik, Metallurgi, Brændstof og Smørelolier og Flyvepladsanlægning, for blot at nævne nogle af de Faktorer, som ogsaa har haft Indflydelse paa de Muligheder, som nu er til Stede.

For 35 Aar siden kunde man kun have Formodninger om de Tjenester. Flyvemaskinen kunde komme til at yde engang i Fremtiden. For omtrent 25 Aar siden begyndte man at høste Erfaringer vedrørende den regulære Luftrafik og fandt da, at man stod overfor økonomiske Problemer, som ikke gav Grundlag for særlige Farhaabninger. Uden Statsundersøttelse i forskellige Former vilde i det Hele taget ingen Luftrafik være kommet i Gang. I den Tid, som er gaaet siden da, er Hastigheder og Aktionsradier mangedoblet, Bekvemmelighederne for de Rejsende fuldendte og Udgifterne reduceret til en Ottendedel eller til en Tiendedel.

Vi vil her kun omtale et Par tekniske Udviklingsmuligheder, som har Udsigt til at faa en meget stor Indflydelse paa Flyvningens Økonomi og Nytte. Meget kan endnu vindes paa anden Maade, men de største Fordele for Flyvningen synes at være afhængig af Nykonstruktioner paa Motoromraadet og en mere endelig Udformning af Helikopteren.

Saa vidt, man nu kan se, kommer Helikopteren næppe til at spille nogen Rolle for Ruteflyvetrafikken.

Paa Motoromraadet er der sket en umaadelig Udvikling i de sidste 25 Aar. Den maximale Motoreffekt er forøget til i det nærmeste det ti-dobbelte. Motorer paa over 3000 HK bygges nu i Serie. Anvendelse af Brændstof med højt Oktantal har muliggjort yderligere Reduktioner af Vægten pr. HK. I de sidste otte Aar har saaledes Effekten for en Motor-type kunnet forøges fra 30 til 62 HK/l Cylindervolumer. I det Store og Hele har dog Flyvemaskinemotorernes Konstruktion været uforandret, til man i den seneste Tid er begyndt med Reaktionsdrift.

Reaktionsdrift.

Reaktionsdriften hører faktisk til en af de tidligste Idéer i Forbindelse med mekaniske Maskinelementer, og ret udførlige Projekter for dens Anvendelse som Fremdrivningsmiddel for Vogne og som Turbiner har forelægt i adskillige Hundrede Aar.

Allerede tidligt fremkom Forslag til reaktionsdrevne Flyvemaskiner i mange Lande. Der kan f. Eks. nævnes de Arbejder, der udførtes af Franskmanden Lorin 1908. Den, som dog nu til Dags anses for at have indlagt sig de største Fortjenester ved Udformningen af Reaktionsaggregaterne til Flyvemaskiner, er Eng-



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

lænderen Whittle, som allerede i 1930 udtog et Patent, som var af grundlæggende Betydning for hans efterfølgende Arbejde. De synes særlig at være fremskyndede fra og med 1936. Arbejder er ogsaa udført i Italien, Tyskland, Schweiz og Sverige. Det er endnu for tidligt at komme ind paa Rølefordelingen i dette Arbejde. Store og vigtige Dele af det kan endnu ikke offentliggøres.

Den første Flyvning med en reaktionsdrevet Flyve-



Caproni-Campinis reaktionsdrevne Maskine Type CC2.

maskine blev udført med Caproni-Campini, Type CC2 den 27. August 1940. Den 30. November 1941 fløj Mario de Bernardi med Jenne Maskine fra Milano til Rom. Allerede i Maj 1941 var en reaktionsdrevet Flyvemaskine oppe i England, forsynet med et Whittleaggregat. I Oktober 1942 fløj den første reaktionsdrevne Maskine i Amerika. Den var af Typen Bell P-59 A Aircomet og forsynet med et Whittleaggregat, bygget af General Electric.

Reaktionsdrevne Jagere og Kæmpflyvemaskiner med forholdsvis smaa Aktionsradier anvendtes i Krigens Slutphase.

I store Træk bestaar de nu anvendte Reaktionsaggregater af en gasturbinedrevet Kompressor, et Forbrændingskammer, hvor Brændstoffet forbrændes ved Tilførsel af Luft fra Kompressoren samt et mundstykkeformet Organ, gennem hvilket Forbrændingsgasserne føres ud, efter de først har passeret Gasturbinen. Den Reaktionskraft, som opstaar, beror paa den Acceleration, som tilbringes Gasserne, inden de forlader Mundstykket.

Kompressoren kan ogsaa drives af en Forbrændingsmotor i Stedet for Gasturbinen. Det var saaledes Tilfældet i Caproni-Campini-Maskinen. Det er ogsaa muligt at lade Gasturbinen drive en Propeller og kun anvende Reaktionsdriften som et kompletterende Organ.

Gasturbinen.

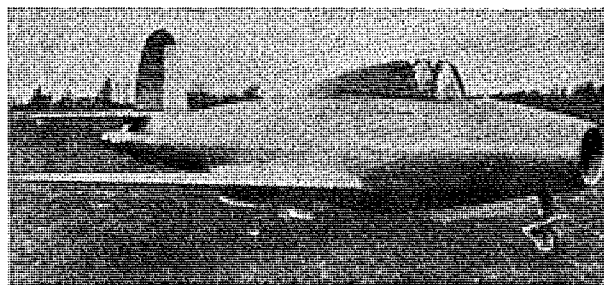
Meget tyder paa, at Gasturbinen vil finde Anvendelse ogsaa for visse civile Flyvemaskintyper, enten i Forbindelse med Propeller eller udelukkende til Reaktionsdrift. Det kan derfor være af Interesse at betragte nogle af de Fordele, som Gasturbinen byder. Først maa der erindres om, at Gasturbinen længe har været anvendt til at drive Forkompressoren paa Højdemotorer. Franskmændene Rateau var den første, som ved Slutningen af den forrige Krig indførte dette Tillægsaggregat.

I Almindelighed kan man til at begynde med fastslaa det bemærkelsesværdige, at en saa relativt ufuldkommen og kompliceret Konstruktion som Forbrændingsmotoren i snart 50 Aar er blevet anvendt som Flyvemaskinemotor efter omtrent uforandrede Principper. Rent konstruktivt er den udviklet til et i høj Grad forfined Instrument, men er stadig blevet et mere sammensat og kompliceret Organ. Turbinen maa i Forhold hertil synes at byde en mere ideel Løsning.

Hvor kompliceret den moderne Flyvemaskinemotor er, fremgaar deraf, at det tager 4—5 Aar fra Konstruktionen begyndes, til Seriefabrikationen kan sættes igang. Paa seks Maaneder har man kunnet konstruere og Fremstille et Reaktionsaggregat og efter yderligere et Aar har Seriefremstillingen kunnet begyndes. Dette Forhold vil sikkert vise sig at have en fordelagtig Indflydelse paa det Tempo, med hvilket den fortsatte Udvikling kan ske.

Med Hensyn til Vægtspørgsmaalet maa man altid tage baade Aggregatets Egenvægt og Brændstofforbruget i Betragtning. Hvis Egenvægten er lille, kan man i en vis begrænset Flyvetid tolerere et større Brændstofforbrug. Et Reaktionsaggregat har nu en Vægt, som kun er en Trediedel af Vægten af en Flyvemaskinemotor med samme Effekt, men det har indtil videre et væsentlig højere Brændstofforbrug. Ved kort Flyvetid kan det kompenseres af den mindre Egenvægt.

Reaktionsaggregatets Udsigter til Anvendelse i den civile Flyvetrafik er væsentligt afhængig af Mulighederne for at opnaa en bedre Virkningsgrad og dermed et gunstigere Brændstofforbrug. Problemet er til en vis Grad af metallurgisk Art. Det gælder bl. a. om at faa et Materiale til Turbineskovlene, som kan modstaa yderligere Temperaturforhøjelser. Et Brændstofforbrug, der f. Eks. er 25 pCt. større end for de almindelige Flyvemotorer, skulde ikke virke afskrækkende paa flere Omraader indenfor Civilflyvningen, naar Hensyn tages



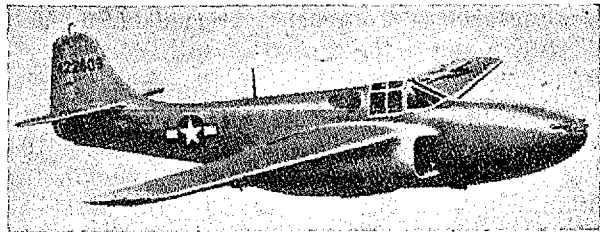
Engelsk Reaktionsmaskine konstrueret af Gloster.

til den lave Egenvægt. Naar man sammenligner Vægtforholdene, maa man ogsaa tage i Betragtning, at de varierende Vridningsmomenter ved Motoren ogsaa giver Anledning til Udmattelsespaavirkninger og Vibrationer, som der maa tages Hensyn til ved Dimensionering og Konstruktion af Motorfundamentet. Ved Turbinedrift kan man gaa ud fra et konstant vridende Moment. Hvor store Vægtbesparelser, man paa denne

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Maade kan opnaa, kan ikke fastslaas, før sammenlignende alternative Konstruktioner er gennemregnet i Detailler. Spørgsmaalet er imidlertid værd at have i Erindring.

Naar man diskuterer Brændstofforbruget, bør man ogsaa tage Hensyn til, at Gasturbinen ikke stiller til-



Amerikansk Reaktionsmaskine Type Bell P-59 A.

nærmelsesvis de samme Krav til Smørelie og Smøreliesystemet

Driftssikkerheden.

Det er en ganske almindelig Opfattelse, at de moderne Flyvemaskinemotorer nu byder en næsten absolut Driftssikkerhed. Det er imidlertid ikke Tilfældet. Det er snarere Tilfældet, at Manglerne i den absolutte Driftssikkerhed er en Hindring for de videre Fremskridt i kommerciel Henseende, som der er Udsigt til.

En amerikansk Statistik viser, at der i den regulære Flyvetrafik i Tiden fra den 1. Januar 1941 til den 30. Juni 1943 rapporteredes 3305 Motorfejl. De forarsagede syv Nødlandinge, hvorved tre Flyvemaskiner fik Havarier. Ingen Mennesker kom til Skade derved. I disse 2½ Aar blev der fløjet 550 Millioner Kilometer.

Fordelingen af Fejlene efter deres tekniske Betydning var følgende:

Selve Motorkonstruktionen	792
Brændstofsysteem	143
Tændingssystemet	1895
Smøreliesysteem	310
Personalefejl	118
Ubestemt	47
Ialt	3305

I Betragtning af den meget store Trafik, som det her drejer sig om, kan Tallene vel ikke siges at være høje. Det vil nemlig uder Tvivl være muligt at konstruere en Gasturbine, som er praktisk talt absolut driftssikker.

Sammenhørende med Driftssikkerheden er Nødvendigheden af Eftersyn af Flyvemaskinemotoren. Det sker som Regel efter 700 Flyvetimer og fordrer, at Motoren tages fuldstændig ud af Trafikken, adskilles og faar alle slidte Dele fornyet. Ved Anvendelse af Gasturbiner vil dette Krav kunne formindskes og forenkles.

En Flyvemaskinemotors Levetid regnes i Almindelighed ikke til mere end 5000—6000 Timer. Gasturbinen til noget længere.

Der Forbedring i Transportøkonomien, som man kan vente ved Indførelse af Gasturbinen i Stedet for de nu anvendte Motorer er bl. a. følgende:

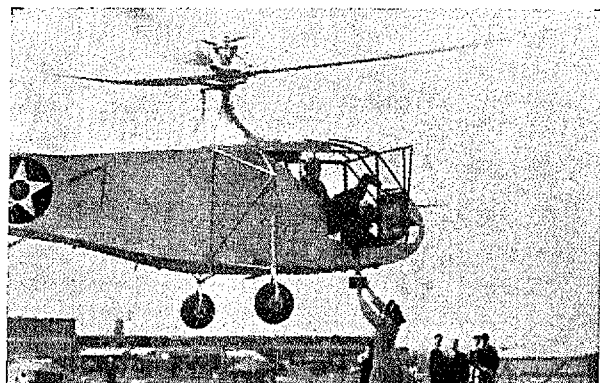
Lavere Anskaffelsesomkostninger og længere Levetid.

Mindre Eftersyns- og Vedligeholdelsesomkostninger.

Aerodynamiske Forbedringer.

Overslagsvis kan det medføre en samlet Reduktion af Driftsomkostningerne pr. tkm med omkring 15 pCt.

Sammenligningsvis kan følgende siges: En Flyvemaskinemotor bliver mere indviklet ved forøget Effekt, end naar Effekten pr. Cylinderenhed holdes forholdsvis konstant. Allerede nu har man gennemprøvede Motorer paa 3000 HK, men Fordringerne vil i Fremtiden stige endnu yderligere. Det vil blive svært at tilfredsstille dem med de nuværende Konstruktioner. Gasturbinen synes her at byde større Muligheder, og i praktisk-økonomisk Henseende vindes mange Fordele, simple Eftersyn og Pasning, ingen langvarige Varmekørsler i koldt Vejr samt forøget Driftssikkerhed. Det er muligt, at Fremskridtene i Driftssikkerhed bliver saa store, at man ikke i samme Grad som nu behøver at tage Hensyn til Motorstop ved Start og i samme Udstrækning foretage de dermed sammenhængende Forsigtighedsforanstaltninger. Man maa ogsaa antage, at den forøgede Driftssikkerhed vil gøre det muligt for et Flertal af de civile Flyvemaskiner at anvende kun en Turbine. Derved skulde ikke ubetydelige økonomiske Fordele kunne opnaas.



Sikorskys Helikopter XR-4 holder stille i Luften, medens Besætningen afleverer et Fotografiapparat.

Helikopteren.

Saa vidt man kan dømme, vil Helikopteren hovedsagelig faa Betydning for Privat- og Taxiflyvning. Større Lastkapacitet og større Hastigheder synes indtil videre ikke at egne sig for denne Type.

**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Hovedoplæg for Danmark

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Gennem Autogiroen har man vundet overordentlige værdifulde Erfaringer, som i stor Udstrækning er kommet Helikopteren til Gode. Det gælder dels mange



Sikorskys Helikopter XR-5 i Luften.

Konstruktionsproblemer, dels talrige tekniske-videnskabelige Undersøgelser, som fremfor alt er udført i England og Amerika. Dermed er der lagt en paalidelig Grund for det konstruktive Arbejde. En Mængde Stabilitetsproblemer har saaledes fundet sine Løsninger, som er af Betydning for Helikopteren.

For Tiden findes der et Dusin forskellige Helikoptertyper, der flyver i Amerika. En Snes større Industrier har Fremstillingen af Helikoptere paa deres Program, og ca. 15 forskellige Konstruktioner er under Arbejde.

De mest kendte og benyttede Helikoptere er dem, som er konstrueret af Igor Sikorsky og fremstilles af

Sikorsky Aircraft Corporation. De første Typer havde en Motor paa 100 HK, medens de nyere som XR-6 har en 245 HK Franklinmotor og XR15 en 450 HK Pratt og Whitney Wasp Juniormotor og er de eneste Helikoptere, som for Tiden fremstilles i Seriefabrikation til militære og særlige Formaal. Hastigheden for disse Typer er ca. 160—180 km/Tim. Bæreevnen kan normalt sættes til 265—490 kg.

Det har været paastaet, at det er svært at flyve en Helikopter. Det er rigtigt til en vis Grad, naar Konstruktionen kun svarer til militære Fordringer, og der ikke har kunnet tages Hensyn til civile Ønsker i Retning af Manøvreanordninger. Det er imidlertid ikke rigtigt, at Typen som saadan kræver særlig Dygtighed for at flyves eller med andre Ord, at det skulde være en karakteristisk Egenskab for Helikopteren, at den er vanskelig at flyve. Der foreligger tværtimod gode tekniske Forudsætninger for, at Helikopteren med særlig udførte Manøvreorganer kan gøres endog særlig let at flyve. Sikorsky selv hævder, at det vil blive lettere at flyve en Helikopter end at køre en Bil. Han anser det for givet, at Helikopteren vil være almindeligt brugt og Massetilvirkning i hundredtusindvis vil finde Sted i 1955. Han har selv ledet denne Udvikling ogsaa i Egenskab af Prøveflyver, hvorfors han maa anses for at være fortrolig med Fremtidsmulighederne.

Lodret Star og Landing er af stor Betydning for Flyvningens Popularisering og praktiske Anvendelighed til privat Brug. De Maa., man bør tilstræbe, er formindskede Fordringer til Flyvedygtighed, større Uafhængighed af Flyvepladser samt saavidt muligt Forbindelse „fra Port til Port“. Helikopteren stiller i disse Henseender en tilfredsstillende Løsning i Udsigt.

De nævnte Opgaver kan ikke gennemføres i Løbet af kort Tid. Selv om der kan tænkes Overraskelser, saa viser dog Erfaringerne, at vi først om fem Aar vil se

Telefon:
C. 48168

Telegram:
Dantransport

DAN-TRANSPORT A/S

Assurance — Befragting
Spedition

Vestergade 26. K.

Fragtagetur for:
REDERISELSKABET

NAVITAS A/S

Vestergade 33. K.

Telefon:
C. 1656

Telegram:
Asnavitas



Sikorskys Helikopter XR-6 udfører en lodret Landing.

de første praktiske Resultater, og først om en halv Snes Aar vil vi kunne konstatere definitive og radikale Forandringer i Flyvemaskinens tekniske Forudsætninger.

Husk at forny Deres Abonnement

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



VIKINGEN

75 Øre
1. Oktober

Fregatten »Jylland« i Atlanten paa Vej til Vestindien

Maleri af Paul Sinding

1945 - Nr. 10
22. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

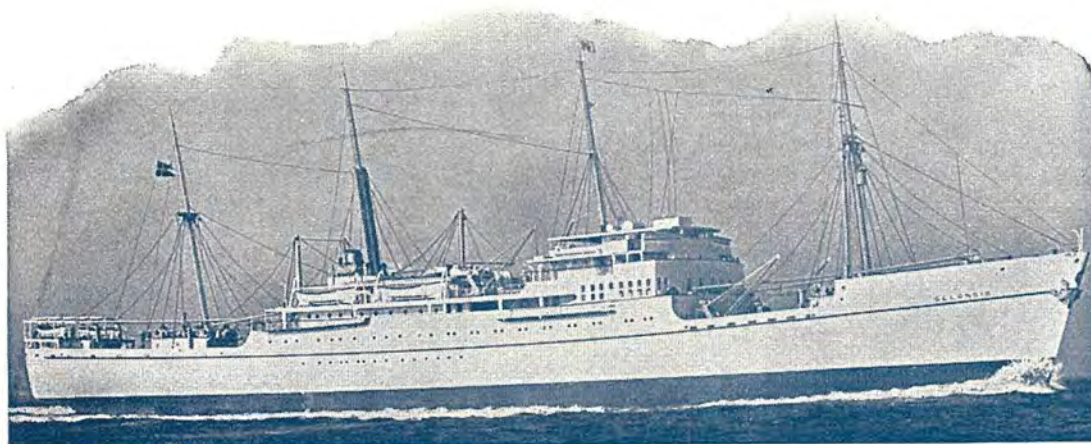
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Kristianiagade 8

Bangkok

Bombay
Buenos Aires
Calcutta
Capetown
Dairen
Durban
Guatemala
Hankow
Harbin
Havana
Hongkong

Egne Kontorer:

Johannesburg
Karachi
Kuala Lumpur
Madras
Manila
Mexico City
Montreal
New Orleans
New York
Penang
Port Elizabeth

Singapore

Rangoon
Saigon
San Francisco
San Salvador
Sao Paolo
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

Kong Christian X

1870 * 26.-9. * 1945

DA Hans Majestæt Kongen den 26. i forrige Maaned fyldte 75 Aar, samledes hele det danske Folk i begejstret og oprigtig Hyldest til den Mand, som i Danmarks fem onde, lange Aar stod for os som Nationens klippefaste Midtpunkt.

Kun faa danske Konger har været saa elsket og agtet af sit Folk som Kong Christian den Tiende. Det er kun naturligt, fordi vi har set og erkendt, at Hans Majestæts hele Færd, baade under de to Verdenskrige og i Fredens lykkelige Dage, har været hans Valgsprog:

„Min Gud, mit Land, min Ære“

fuldtud værdig. Det er Hans Majestæts af Retlinethed og Pligttroskab saa stærkt prægede Konge-gerning, i Forbindelse med den Jævnhed, hvormed Kong Christian altid har færdedes mellem sit Folk, der har knyttet Baandet mellem Konge og dette saa inderligt og uløseligt sammen. Folket var stolt over at se sin Konge ride sin daglige Tur uden anden Beskyttelse end Visheden om Folkets Venskab og Kærlighed, Folket glædede sig over at se sin Konge færdes paa Søen i de skiftende „Rita“er og vise, at han var Sømandsnationens søvante Regent.

Naar undtages Kong Christian den Fjerde har ingen dansk Konge elsket og pløjet Søen som Hans Majestæt. Alle Danske ved, hvor dygtig en Sejlsportsmand han er; alle har hørt om de Præmier, Kong Christian har taget under Kapsejladserne herhjemme og i Udlandet. Men ogsaa som Storskibssømand har vor Konge pløjet Havet. Aar efter Aar tilbragte Hans Majestæt lange Dele af Sommeren sammen med sin nærmeste Familie om Bord i „Dannebrog“, krydsende omkring i de danske Farvande og nød Sømandens friske, sunde Liv. Men ogsaa ud over de større Vande gik Togterne — i 1931 med gamle „Dannebrog“ til England, Frankrig og Holland, i 1921 med „Valkyrien“ til Færøerne og Island, og fra Island videre med D.F.D.S.'s „Island“ til Grønland — det var under Opholdet her, at den svenske Damper „Bele“ strandede i Nærheden af Upernivik i Nordgrønland, og at Kongen straks afbrød sin Rejse for med „Island“ at gaa op og komme de Skibbrudne til Hjælp. Ogsaa i mindre Skibe og Torpedobaade har Kongen hejst sit Flag — ialt i 48 Aar har Hans Majestæt faret til Søs i godt og ondt Vejr og kan derfor vel nok siges at være helbefaren! Om Kongens store Interesse for Søen og Flaaden vidner jo ogsaa det, at begge hans Sønner er uddannet som Søofficerer.

Ved Kongens 25 Aars Jubilæum skrev Th. Stauning:

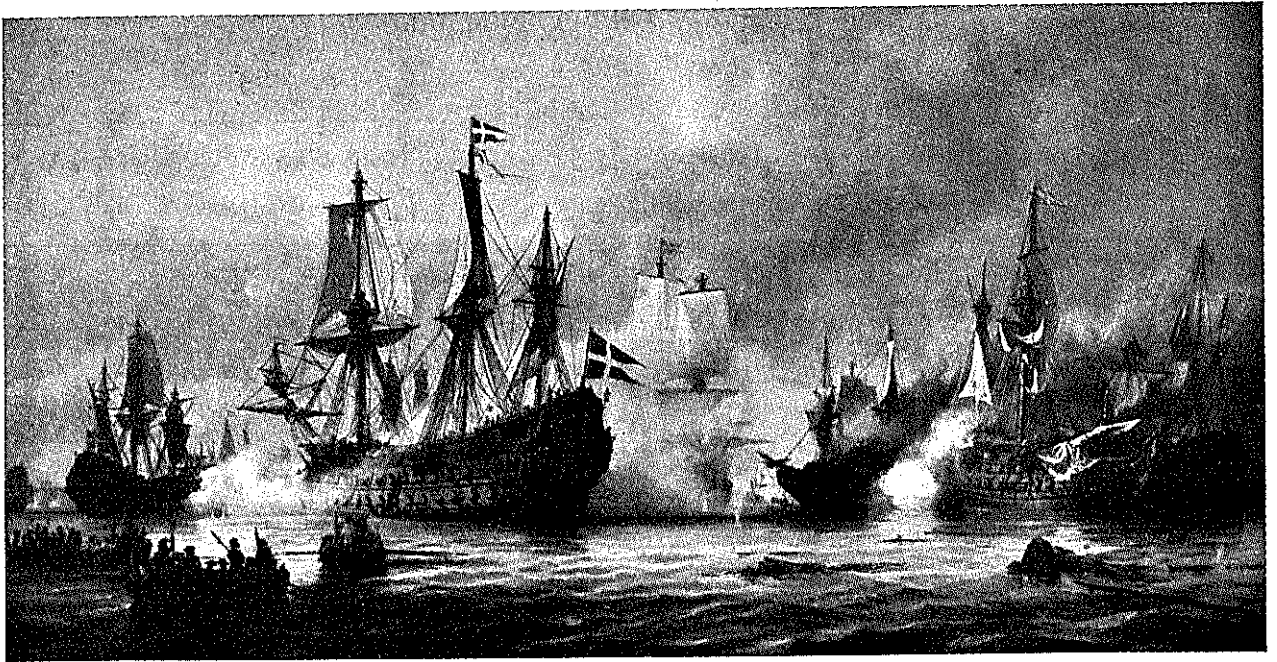
„Der har næppe tidligere været nogen Regent i Danmark, som har kunnet skue tilbage over 25 Aar med et Indhold saa storslaaet som det, vi nu ser ud over.“ Hertil kan føjes det, der er sket siden — Voldsaaene, hvor alle gode Danske saa op til Kongen med beundrende Taknemlighed over det Mod og den Trofasthed, hvormed han, trods Sygdom og det mægtige Ansvars Tynge, stod fast paa sin Post, trofast og støttet af vor elskelige og gode danske Dronning.

„I Kongesind er gemt et Krav.
Du fordred kun, hvad selv Du gav.
Hver den, Du gav med Smil Din Haand,
erkendte Magten i Din Aand —“

skrev Axel Juel — og med Hans Majestæt som Eksempel har det danske Folk i hans Regeringstid oplevet rige og lykkelige Begivenheder — Genforeningens uendelige store Glæder — Modgangens frygtelige tunge Tid — Befrielsens højtidelige og jublende Lykke.

„VIKINGEN“ ønsker Kong Christian den Tiende Velsignelse og Lykke til længe at kunne følge sit Folks rige Udvikling, dets Modenhed, Kultur og Kærlighed til dets gamle Land.

Gud bevare Kongen !



Slaget mellem Falsterbo og Stevns Klint 1. Juli 1677. Oliemaleri af Anton Melby. Statens Museum for Kunst.

Øresund i Nordens Historie

Af Admiral Otto Lybeck. A/B Allhems Förlag, Malmö 1945

Der er her i Landet skrevet meget om Øresund, dog mest poetiskpræget, og mærkeligt nok har endnu ingen dansk Forfatter grebet Emnet til en generel Beskrivelse af Danmarks skønneste og mest sagnomspundne Gennemsejling. Der foreligger nu fra svensk Side en overordentlig velskrevet Bog om Øresunds Betydning i Nordens Historie prydet med et stort Antal Illustrationer, skrevet af den kendte søhistoriske Forfatter, Admiral Otto Lybeck, der bl. a. er kendt som Redaktør af „Sveriges Flottens Historia“, et imponerende Værk, enestaaende ikke alene i Sverige, men i hele Verden, hvoraf endnu kun to Bind er udkomne.

„Øresund i Nordens Historie“ vil sikkert faa betydelig Udbredelse i Danmark, selv om den er skrevet paa Svensk, idet Forfatteren ved Behandling af Stoffet i meget stor Udstrækning tager Hensyn til, at Øresund fra Tidernes Morgen har været en ren dansk Gennemsejling, og at Sundets Historie først i de senere Aarhundreder ligeligt angaar baade Sverige og Danmark. Bogen spænder ligefra Vikingetiden til Verdenskrigen og omfatter Nordens Historie, der for en meget stor Del har haft Relation til Øresund, saaledes at man ved Læsningen samtidig med at nyde det levende og letlæste Sprog og de smukke Billeder faar sine historiske Kundskaber opfriskede.

Forfatteren begyndte Bogen med en Kærligheds-erklæring til Sundet, „Det underbart vakre Øresund“, og gennem hele Værket gaar som den blaa Traad i Sejlduget en Betagelse af Sundet og dets Historie. Vel er det en historisk Udredning Sundets Betydning for Danmark og Sverige, men derfor savner den paa ingen Maade poetisk Islæt; over Indledningen citeres Amelil Porse's Ode til Sundet: „Jeg sank i Beundring over

Lysene, som blinkede fra alle Sundets Byer, Landskrona, Malmø, København og alle de smaa danske Steder helt op til Helsingør og paa den svenske Side Helsingborg og Råå. De laa der saa fredeligt og blinkede og funkede til hinanden omkring vort lille Indhav med en sikker og ubrydelig Venskabs- og Søskendekæde.“

Bogen er dog først og fremmest historisk og beskriver indgaaende de Krige, der med mere eller mindre Held for os fandt Sted mellem Sverige og Danmark, og fremdrager overalt Sundets Betydning i Krig som i Politik. Selv om der heri kunde være et og andet at indvende, saa er Beretningerne skrevne redeligt og behageligt fri for enhver national Tendens. Mange af Billederne er for os danske naturligvis gamle Kendinge, men der findes et stort Antal Gengivelser i Farver af svenske Marinemalere saasom Sillén og Hägg foruden mangfoldige morsomme og smukke Tegninger fra Svenskekysten og Danskekysten set fra Sverige. I denne Forbindelse kommer man uvilkaarlig til at mindes Ordvekslingen mellem Frederik VII og Karl XIV paa Skodsborg. Frederik VII paastod selvfølgelig, at den danske Øresundskyst var den smukkeste, hvorpaa den stilige Bernadotte replicerede, at Svenskerne har den Fordel fremfor Danskerne af Udsigten mod de skønne, danske Kyster.“

Bogen er af Betydning for alle historisk og maritimt interesserede, og da den trods dens udmærkede Udstyr kun koster Kr. 23,—, synes dens Succes sikret. Udgiverne er det malmøske Forlag „Allhem“, hvis danske Indehaver, Direktør Ejnar Hansen, paa mange Maader har vist Interesse for søhistoriske Værker.

C. V. Sølvér.

KARANTÆNE

Humoreske af OSCAR JENSEN

HAVNEN var vaagnet til nyt Liv efter fire Aars Dvale under den første Verdenskrig. Skibe kom, og Skibe gik — Fragtdampere med én eller to Skorstene og med kullede Master — og Orlogsskibe med slet ingen Master eller blot med en skæv Pind som en Antydning, men ikke et Skib med en ærlig Rig. Og Frederik den Femtes gamle, ærværdige Mastekran stod og hældede mismodig med Hovedet ud over Flaadens Leje og frønnede af Græmmelse over al den nøgne Elendighed.

Er det Master? — Er det Skibe?

En Kolos tonede frem i Løbet. Den sneglede sig langsomt forbi Trekroner og ind over, og den stønnede som et gammelt, astmatisk Menneske, mens den stødvis pustede sorte Uldtotter af Røg ovenud af sin stumpede Agtermast. Det var „Gorm den Gamle“ — efter nyeste Mode. Den havde ikke engang en Skorsten, eller rettere sagt: den havde slaaet Skorsten og Agtermast sammen til ét. „Gorm den Gamle“ var et Motor-skib.

Det var Søndag med straalende Solskin og høj Himmel. Den danske Sommer havde holdt sit Indtog, og Langelinie var levende. Ud og ind bugtede Promenaden sig som en lang, spraglet Orm, der vred sig i Gefions Plovfure, mens Havfruen soled sig paa sin Sten.

Dannebrog vajede dovent over „Gorm den Gamle“s Hæk og spejlede sig i Inderredens blanke Vandflade; men i Toppen af Skibets kullede Formast hang en skidengul Las af et Flag og var uklar med sig selv. Dette var Signalflaget Q — Karantæneflaget. „Gorm den Gamle“ kom fra Østen med en Ladning af de fagre Rigers Produkter — og maaske en Dosis Pest eller Kolera.

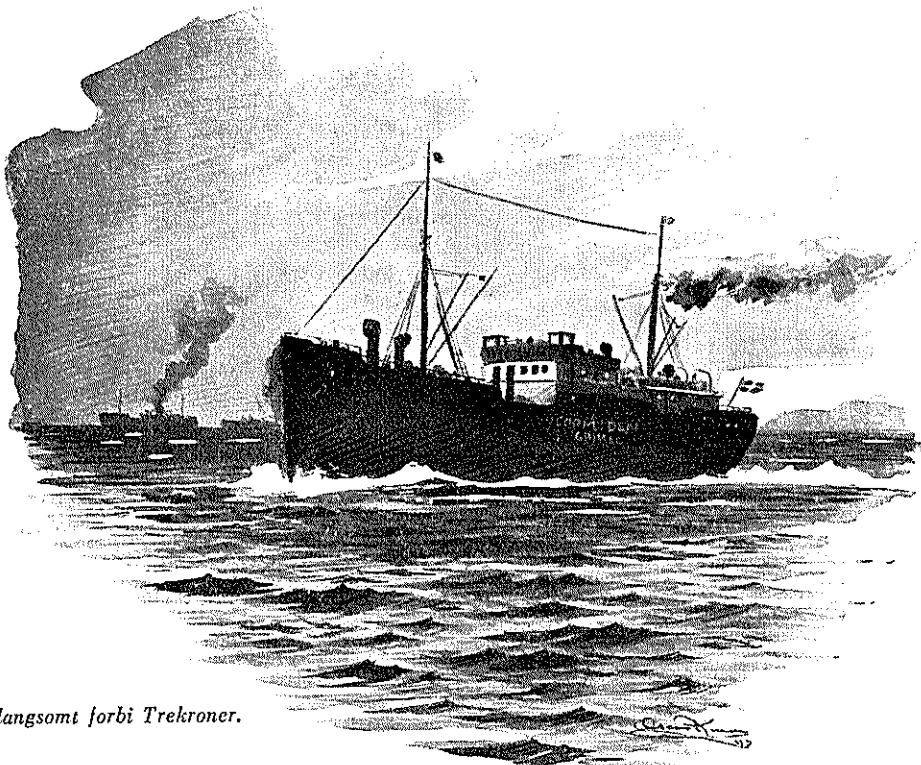
Kaptajn Bjørn staar paa Kommandobroen med Haanden paa Maskintelegrafens. Han stirrer forventningsfuld ind mod Karantænestationen, hvor det gule Flag hænger lige saa dødt som sin Navnebroder i Toppen af „Gorm den Gamle“s Formast. Han stamper utaalmodigt i Brodækket. Kaptajn Bjørn er lige saa utaalmodig, som han er stor, og det betyder ikke saa lidt. Han er sine tre Alen høj og maaler halvander Alen i Bredden, og hans Utaalmodighed forøges yderligere, hver Gang hans Blik fanger det brogede Mylder paa Langelinie.

Men trods sin store Utaalmodighed er Kaptajn Bjørn i glimrende Humør. Vel har Rejsen været lang, men nu er den heldigvis overstaet.

Han er hjemme igen, og det er Søndag. Ingen Forretninger lægger Beslag paa hans Tid. Han kan uden at blive sinket gaa direkte hjem til sin kære Hustru, som han ved længes lige saa stærkt som han selv. Ja, hvor han dog længes. Hvor han glæder sig til Gensynet. Naar nu blot den Karantænelæge vilde skynde sig, saa de kunde komme i Havn og faa Skuden fortøjet. — Han river i Maskintelegrafens — frem og tilbage — og sætter den paa Stop. Han har standset Kolossen med sine ene Haand, og nu trækker han fire Gange i Fløjtesnoren — lange Træk, saa Luften dirrer under „Gorm den Gamle“s Kalden.

Et skarpt Fløjt svarer fra Karantænebaaden, idet den damper ud fra Stationen. Det lyder i Kaptajn Bjørns Øren som en Protest mod alt Hastværk: Bare rolige! — Er I syge, skal I nok komme under Lægebehandling. — Her kommer jeg med Garantien for Sundhed og Helsen. — Tag det bare med Ro. — Som om det Karantænevæsen bestilte andet.

Saaledes tænkte i hvert Fald Kaptajn Bjørn, mens han stod og lænede sig ud over Broklædet og iagttog Karantænebaaden, der med Skum for Boven stævnede ud mod „Gorm den Gamle“. Men saa tog hans Tanker pludselig en anden Retning, og i samme Nu spirede ogsaa en Følelse af Usikkerhed op i ham — Usikkerhed om, hvorledes Lægens Besøg vilde spænde af. De havde jo en Smører liggende syg i Køjen. Ganske vist fejlede Manden ikke noget alvorligt — en Smule Udslet, som han af og til havde maattet holde Køjen for lige fra Rejsens Begyndelse — noget han selvfølgelig havde paadraget sig, før han i København kom om Bord i „Gorm den Gamle“. Men man kunde jo aldrig vide,



Den sneglede sig langsomt forbi Trekroner.

hvad saadan en Forsigtigper af en Karantænelæge vilde mene om det. Det var ikke just Mønsterpladser for Sundhed, de havde anløbet paa Rejsen — Singapore, Surabaja og Shanghai — for ikke at tale om Port Said. — Næ-j, det gik maaske alligevel ikke saa glat med at komme i Havn.

Kaptajn Bjørn blev mere og mere usikker, jo nærmere Karantænebaaden kom, og hans Humør dalede i Forhold hertil. Hvorledes vilde hans Hustru tage det, og hvad vilde hun sige, dersom han nu efter seks Maaneders Fraværelse blev lagt i Karantæne paa Københavns Red — og i Gud ved hvor lang Tid? Kaptajn Bjørns ægteskabelige Følelser var inderlige og oprigtige, men hans Hustrus Genkærlighed, der undertiden gav sig Udslag i Smaa-bebrejdelser over alt, hvad der gik hende imod, indgød ham Respekt. Han vidste, at hun gik og talte Dagene og Timerne for hans Hjemkomst, og at hun led af Humørsyge og nervøs Hovedpine, naar den trak for længe ud.

I en flot Bue svingede den lille Dampbaad op langs Skibets Styrbordsside og lagde til ved Falderebet, hvor Førstestyrmanden stod klar med Bemandingslisten. Og nu bordede Karantænelægen „Gorm den Gamle“.

Styrmanden lettede paa Kasketten med et høfligt Goddag, da Sundhedsstyrelsens Repræsentant traadte ind over Falderebet.

Lægen gengældte Hilsenen med at føre Pegefingeren til Hatteskylgen.

„Har De Sygdom om Bord?“ spurgte han, idet han mønstrede Styrmanden skarpt.

„Ikke noget af Betydning Hr. Doktor,“ svarede Styrmanden og rakte Lægen Listen. „Vi har ganske vist en Mand liggende i Køjen. Han har lidt Udslet og klager over Ømhed baade her og der, men det er vist mest „Tællesyge“. I hvert Fald er det noget, han har haft med hjemme fra.“

Lægen lod hastigt Blikket fare rundt mellem Mandskabet paa Dækket og rømmede sig.

„De kommer fra Østen. Vil De kalde alle Mand paa Dækket?“

„Ogsaa Vagten i Maskinen?“

„Alle — uden Undtagelse.“

Styrmanden varskoede op til Broen.

Kaptajn Bjørn brummede i Skægget og gav højlydt Ordre til at lade Ankeret gaa, hvorefter han selv begav sig ned fra Broen, og et Øjeblik efter stod hele Besætningen fra Kaptajn til Messedreng opstillet paa Stordækket. Selv den syge Smører havde Styrmanden halet ud af Køjen og havde stablet ham op som sidste Mand i Paraden.

Lægen gik Liste og Mandskab efter. Han spurgte

ud og synede, stirrede hver enkelt undersøgende i Øjnene og kommanderede dem til at række Tunge; men han fandt intet mistænkeligt, før han naede den syge Smører; da studsede han med ét og rynkede Næsen.

„Hvor i Alverden har De faaet det, Mand?“ spurgte han, idet han synligt interesseret undersøgte Patientens saarfylde Ansigt.

„Han har haft det paa hele Rejsen, lige siden vi forlod København,“ faldt Kaptajn Bjørn den Syge i Forkøbet.

Lægen rystede tvivlende paa Hovedet.

„Det ser mig noget kinesisk ud. Hvor har Manden været i Land paa denne Rejse?“

„I Surabaja og Shanghai,“ svarede den Syge og slog Øjnene i Dækket.

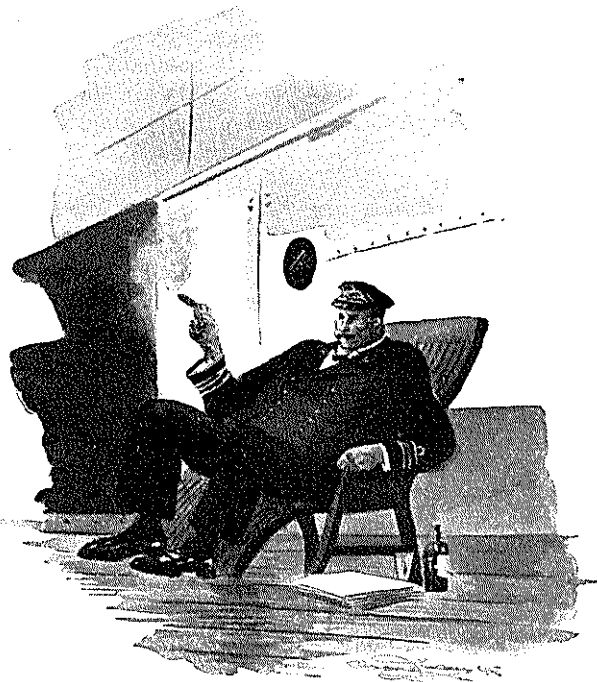
Lægen mumlede nogle forblummede Ord, og hans Mumlen klirrede som Kopper.

„Jeg siger Dem, Hr. Doktor, Manden har haft dette Udslet hele Rejsen,“ ivrede Kaptajn Bjørn irriteret over Lægens Tvivl. „Og er det Kopper, saa er det i hvert Fald ægte københavnsk Porcelæn.“

„Ligemeget om københavnsk eller kinesisk,“ svarede Lægen kort og affejende. „Tilfældet er mistænkeligt, Manden skal øjeblikkelig interneres indtil videre. Ingen maa gaa i Land, og ingen fra Land maa komme om Bord. Vi tager Manden med os med det samme, og saa holder De Deres Karantæneflag oppe og Deres Falderebstrappe

hejst.“ — Kaptajn Bjørn protesterede saa kraftigt og ihærdigt, at han fuldstændig mistede Kontrollen med sig selv. Det var, saa bandte han, hverken Pest eller Kopper, men den rene skære Nønsens og Krakileri — Udslag af visse Folks alt for store Myndighed og alt for lidt at bestille. Men Lægen var døv for enhver Protest, og Fornærmelserne hørte han aabenbart ikke — eller lod i hvert Fald, som om han ikke hørte dem. Han gav sine Ordre, og et Øjeblik efter forlod han Skibet med den mistænkeligt syge Smører.

Saa laa „Gorm den Gamle“ paa Københavns Inderred med sit gule Flag i Top og sit højste Faldereb — skyet som en Spedalsk, og Kaptajn Bjørn laa Resten af den lange Søndag i en Flugtstol paa Baaddækket og betragtede det brogede Liv paa Langelinie, mens triste Tanker gjorde ham Dagen dobbelt lang. — Hvad vilde hans Hustru sige? — Hun ventede ham bestemt i Dag. „Gorm den Gamle“ var jo rapporteret fra Skagen — og fra Helsingør. Naar han saa endda kunde have faaet hende underrettet om Grunden til hans Udeblivelse. Men nej — ikke engang et Brev vilde Karantænelægen tage med i Land. — Brev — der var ikke noget saa smittebærende som Breve. Gid Sot og Pestilens maatte



Kaptajn Bjørn laa Resten af Søndagen i en Flugtstol paa Baadedækket.

tage den infame Kvaksalver. — Naar det saa virkelig var Kopper, Smøreren var befængt med; men naar det kom til Stykket, var det vel ikke andet end en Smule Ekzem eller — Pøj! Kaptajn Bjørn spyttede ved Tanken om al den Raaddenskab, der fandtes, og som han i sin Ærgrelse satte i Forbindelse med Smørerens Udset.

Det var en drøj Søndag at faa Bugt med, og Natten blev værre. Kaptajn Bjørn laa og snoede og drejede sig i Køjen og kunde ikke falde i Søvn. — At tænke sig, at han skulde ligge her paa Københavns Inderred efter en seks Maaneders Rejse og ikke kunne komme hjem til sin Hustru, til Anna, som var saa nøjeregnende med den korte Tid, de kunde være sammen, naar han var i København? Naturligvis vilde hun bebrejde ham for hans Udebliven og maaske tvivle paa hans Forklaring om Aarsagen, Hun troede ham jo ikke saa godt. Nej hun gjorde saamænd ikke — desværre — Naa — naar han skulde være ganske ærlig, kunde hun maaske ogsaa nok have en lille Smule Grund til at tvivle paa hans Stabilitet. Det var jo før hændet, at han efter en Rejse havde truffet gamle Kolleger, der havde budt ham paa et Glas, og han havde ladet sig friste, endskønt han var paa Vej hjem og ikke var uvidende om, at hans Hustru ventede ham. Selvfølgelig var det forkert af ham. Han vidste jo paa Forhaand, at det ikke blev ved det ene Glas. Nej,

der gik saamænd mange til — saa mange, at han først naaede hjem den næste Aften. — Aah Gud ja! Det var den Gang, den ene Bjørn kom trækkende med den anden, og de begge i Forening digtede en Historie om Karantæne, som desværre straks blev afsløret som en Løgn. Kaptajn Bjørn smilede ved Tanken, men Smilet fortrængtes straks igen af Øjeblikkets Alvor, og saa var Uroen atter over ham. — Hvorledes vilde han blive modtaget denne Gang? Hvad vilde Anna sige? Hun var jo ikke den, der overrendte Rederiet med Forespørgsler. Nej, hun gemte sin Længsel hos sig selv og gik i Stilhed og ventede — ventede og ærgrede sig og lavede naturligvis en eller anden frygtelig Historie, som hun hentede Stof til fra hans tidligere smaa Svagheder, dem hun aldrig rigtig kunde glemme. Jo, han kendte hende. Naar hun saa endda vilde høre hans Forklaringer, men det vilde hun knapt nok — end sige tro dem. Altid brød hun ham af med sit spydige „Saa“ og „Javist“ eller med sit affærdigende „Lad mig være fri for dine Udflugter“. Og saa disse Blikke hun samtidig sendte ham. Hvor han følte dem trænge ind — helt ind i hans Inderste som skarpe Søgere. Og hvad fandt hun saa? — Visselig intet, men dog lod hun ham tydeligt mærke, at hun ikke havde den ringeste Tillid til ham.

Kaptajn Bjørn led ved Tanken om den evindelige Tvivl, hans Hustru nærede til ham for en Smule Letsindighed, der laa saa langt tilbage i Tiden. Han led

dobbelt, fordi han trods al hendes Tvivl og alle Bebrejdelser dog elskede hende højt og inderligt. Vel følte han sig saa godt som sikker paa, at han denne Gang heller ikke vilde undgaa Bebrejdelser; men hvor han dog alligevel længtes. Og her laa han nu — i Karantæne paa Københavns Inderred, og hjemme paa Amager laa hans Hustru og længtes og ærgrede sig. Naturligvis led hun af Søvnløshed ligesom han. Ja, som han dog led. Han laa snart paa Ryggen og snart paa Maven — snart paa højre og snart paa venstre Side, men i ingen af Stillingerne fandt han Ro. Han tørnede ud og drak Vand — tørnede ind igen og tændte sin Pibe, og da han den næste Morgen stod op med Solen, følte han sig aldeles sikker paa, at han aldrig før havde oplevet en saa kvalfuld Nat.



Kaptajn Bjørn stod betuttet med hængende Arme og aaben Mund.

Solen staar over Valby Bakke og gløder i Stadens Vinduesrunder. Det luer som tusinde Brande over det flade Amagerland. Dagen staar for Hald.

Vi abyen ligger klædt i Sommerdragt og i fredelig Idyl. Ingen Vognummel og ingen støjende Barneleg forstyrrer Idyllen. Her er Vejene spærrede ved Bomme — antagelig for at Beboerne kan faa Tid til at indebrænde eller paa anden Maade dø i Fred uden at blive generede af Brandvogne og Ambulanacer. Her er Opslag om, at Leg af andre end Beboernes egne Børn er strengt forbudt — selvfølgelig. Hvad skal de

fremmede Unger her med deres maaske daarlige Indflydelse. Her er et monumentalt Springvand, som aldrig har forstyrret Stilheden ved sit Spring — antagelig af den Grund, at den monumentale Figurgruppe, som staar og vansmægter og falder fra hinanden i den knastørre Kumme er Symbolet paa Markens Grøde og ingen som helst Forbindelse har med Vand. Og her er et Hjem for forvildede Pigebørn, som ogsaa trænger til Ro.

Midt i al denne Fredsommelighed sad Kaptajn Bjørns Hustru ved Karnapvinduet i sin Dagligstue med Haanden under Kinden og stirrede tankefuldt frem for sig.

Fru Kaptajn Bjørn, som hun sædvanligt tituleredes, var en høj og statelig Dame, der i Positur svarede til sin Ægtefælle. Hun var i sine bedste Aar og smuk, til Trods for at Livets smaa Ærgrelser ikke var gaaet helt sporløst hen over hendes Udseende. De enkelte graa Haar, der havde vist sig ved hendes Tindinger, skæmmede hende ikke, lige saa lidt som de indgør Respekt, for hun havde straks rykket dem ud. Derimod var Udtrykket i hendes Ansigt, hendes Minespil og hele hendes Fremtræden ikke til at misforstaa. Ægtemandens lange Fraværelser havde givet hendes Væsen et Præg, der tydeligt sagde, at hun selv var hjemme.

En balsamisk Blomsterduft fyldte Stuen gennem det aabne Karnapvindue. I Vest stod Himlen i Glød. Have og Himmel var et Væld af Farver, og paa Stærkassens

Pind sad Hr. og Fru Stær i skøn ægteskabelig Harmoni og priste den herlige Sommeraften med en liflig Duet paa Fløjte. Men Fru Kaptajn Bjørns Sanser var i Øjeblikket ikke modtagelige for Skønhedsindtryk. Hun saa hverken Havens eller Himlens Pragt. Ej heller havde hun Sans for Blomsternes Duft, og Tanken om ægteskabelig Harmoni var hende endnu mere fjern. Paa Bordet foran hende laa Dagens Avis med de sidste Skibsefterretninger.

Hun aandede tungt. Hver Gang hun trak Vejret, lød det som et dybt Suk. Nu og da løftede hun Hovedet og gned sig over Panden — gned, som om hun vilde bortviske alle uvelkomne Tanker, der forsøgte at trænge ind. Men al hendes Gniden var omsonst. Tankerne kom og trak Minderne med, og mens Aftenskumringen langsomt sænkede sig, sad hun og gned sig gram i Hu.

Det var dog for galt. — At en Kone i hendes Alder og Stilling skulde lade sig byde det. — Hun kunde til Nød forstaa det, dersom hun havde været gammel og affældig. Men hun med sine 38 Aar skulde vel nok kunne udøve saa megen Tiltrækning paa sin Mand, at han ikke i den Grad tilsidesatte hende. — Naturligvis var han paa Sold. — Hvad skulde han vel ellers tage sig til? „Gorm den Gamle“ var jo ankommet til København i Gaar. Det stod da tydeligt nok i Avisen. — Naturligvis havde han truffet nogle af sine gamle Soldebrødre — naturligvis — Jo-oh, hun kendte ham. — Hvor saa hun ham tydeligt for sig — og saa det skinhellige Bedemandsansigt, han vilde komme anstigende med. Jo-oh! — Hun saa ham tydeligt for sig i Tankerne — saa tydeligt, det store Mandfolk staa der med den uskyldigste Mine af Verden og nok saa frækt stikke hende en af sine sædvanlige Løgnehistorier ud. — Det skulde saamænd ikke undre hende, om han ogsaa denne Gang kom og opvartede hende med den gamle Krønike om Karantæne. — — Karantæne! Jovist! — Men hun skulde! Hun skulde —

Fru Kaptajn Bjørn rejste sig pludselig. Hun hørte Havelaagen blive aabnet og smække i, og hun anstrengte sine Øjne til det yderste for at gennemtrænge det Halvmørke, der nu havde indhyllt Omgivelserne. Maanen grinede hende uforkammlet i Møde. Venus blottede sine Yndigheder og viste dem offentlig til Skue, forinden den gik til Ro, og op ad Villahavens gruslagte Gang kom den store Bjørn med drabelige Skridt.

Fru Kaptajn Bjørn rullede ned og tændte det Elektriske. Hun vilde nok se sin Mand i Ansigtet, naar de

første Gang mødtes. efter at han havde været borte paa Rejse i seks Maaneder — og paa Gud ved hvad — i to Dage.

Kaptajn Bjørn traaede oprømt ind i Stuen, og med et jublende Godaften brasede han lige hen og tog sin Hustru om Livet. Han vilde have taget mere, men Fru Kaptajn Bjørn drejede demonstrativt Hovedet til Siden og skubbede ham fra sig.

Kaptajn Bjørn stod betuttet med hængende Arme og aaben Mund. Han saa tilsyneladende aldeles uforsaaende ud.

„Jamen, lille Anna dog! Hvad skal det betyde? Er det en Maade at modtage din Mand paa, naar du ikke har set ham i seks Maaneder?“

„Og to Dage,“ tilføjede Fruen kort.

„Ja, og to Dage,“ indrømmede Kaptajn Bjørn beredvilligt. „Desværre, lille Anna. Vi har jo maattet ligge i Karantæne paa Reden, ellers havde du allerede haft mig hjemme igaar.“

„Ja saa,“ svarede Fru Kaptajn Bjørn med en stram Trækning om Munden. „Naa du har ligget i Karantæne — ligesom sidst kan jeg tænke mig.“

„Hvorfor nu den evindelige Tvivl og disse Scener?“ bebrejdede Kaptajn Bjørn mildt og greb efter sin Hustrus Haand, som hun dog hastig gemte bag sin Ryg. „Herregud, lille Anna! Du maa virkelig tro mig. Vi havde en Smører med Symptomer paa Kopper, som heldigvis viste sig at være — —“

„En Fejltagelse,“ afbrød Fruen ham. „Naturligvis — ligesom sidst. Jeg synes, du skulde spare dine Udflugter. Jeg tror dig alligevel ikke. Du har været paa Sold.“ ... Hun slog energisk ud med Haanden og ringede paa Pigen. „Jeg kan jo se det paa dig.“

Kaptajn Bjørn rystede opgivende paa Hovedet og tog Avisen, og saa sad han og læste og tænkte paa alt muligt andet end det, han læste, mens Hus-Nymfen Norma fra Christianshavns Voldgade vimsede frem og tilbage mellem Køkkenet og Spisestuen og dækkede Aftensbord efter hans Hustrus Anvisning og under hendes idelige Beklagelse over Hovedpine.

Omsider gik Hr. og Fru Kaptajn Bjørn til Bords.

Maaltidet forløb i Tavshed. Kaptajn Bjørn havde ingen Appetit. Han havde spist om Bord. Og hans Hustru rørte slet ikke Maden. De rejste sig samtidig. Fruen ringede, og hun saa meget lidende ud. Hun tog sig til Panden, da Nymfen traaede ind, og nu saa hun spørgende paa sin Mand.

„Er der noget, du ønsker, før jeg gaar til Ro, Bjørn?“

Kaptajn Bjørn studsede over den Betoning, hans Hustru lagde i Spørgsmaalet, og det laa ham allerede paa Læben at udbede sig en Forklaring; men saa følte han Nymfens generende Nærværelse, og han greb sig i det.

„Nej Tak, lille Anna. Jeg skal blot ryge min Cigar færdig, saa kommer jeg ogsaa.“

„Tag saa kun af Bordet, Norma.“ sagde Fru Kaptajn Bjørn. Og vil De saa rede til min Mand paa Sofaen.“

Oscar Jensen.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

H. Schøsler Pedersen

Mimersgade 88

Malerier af Skibe — Maritim Reklame

»Æren dog stiger som Sol over Havet«

DET blev en meget smuk, stemningsfuld og stortilet Mindehøjtidelighed, hvormed Marineforeningen den 26. August i Odd-Fellow Palæet hædrede Danmarks Flaade og dens Mænd.

Den med gamle Orlogsgæster, Flaadens Folk og deres Damer tæt fyldte store Sal var nydeligt dekoreret i maritim Stil; Scenen stod smykket med Foreningens Lokalafdelingers Flag, Blomster og Foreningens Emblemer, flot arrangeret af Sejl- og Flagfirmaet I. S. V. Weilbach. Søspejdere fungerede som Ordensmarskaller, og Marineforeningens Københavnsafdelings dygtige Drengorkester medvirkede — de blæste godt, de unge Musikere!

Deres kongelige Højheder Kronprins Frederik og Kronprinsesse Ingrid, Prins Axel og Prinsesse Margaretha gjorde Foreningen den Ære at overvære Højtideligheden, Mellem de øvrige indbudte Gæster skal nævnes Manden, der gav Ordre til og tog Ansvar for Flaadens Ødelæggelse den 29. August 1943, Viceadmiral A. H. Vedel; Forsvarsminister Ole Bjørn Kraft; Generaløjtnant Ebbe Gørtz; Biskop Fuglsang-Damgaard; Direktør E. Maegaard fra Dansk Dampskibsrederiforening; Formanden for „Den almindelige danske Skibsførerforening, Kaptajn H. P. Hagelberg; Kommandør, Kammerherre E. M. Baron Gyldenkrone; Direktør for Søkortarkivet, Kommandør Peter Jensen; Kommandørkaptajnerne, Folketingsmand C. Westermann og H. Frederiksen samt mange andre af Flaadens Officerer og Befalingsmænd.

Højtideligheden indlededes med, at Formanden for Marineforeningen, Kommandør Paul Ipsen, kommanderede „Klar ved Flaget!“ Alle rejste sig, da dette blev hejst til Tonerne af „*Fanmarchen*“, efterfulgt af første Vers af „*Kong Christian*“, sunget af hele Forsamlingen til Drengorkestrets Musik. Derefter bød Kommandøren alle Velkommen, idet han betonedede, at det var den danske Flaades glørværdige Fortid og ikke mindst Hædersdagen den 29. August 1943, man vilde mindes og ære. Efter Velkomsten spillede Orkestret tre Vers af „*Holmens faste Stok*“ — dygtigt og med Appel! Straks efter kom Studenter-Sangforeningen op paa Scenen og sang, skønt og kultiveret som altid, under Ledelse af Kaj Oluf Buch, Carl Nielsens „*Som en rejselysten Flaade*“, Rungs „*Modersmaalet*“ og Lange-Müllers „*Kornmodsglansen*“.

Efter denne pompøse Indledning gik Formanden for Marineforeningens Københavnsafdeling, Arkitekt E. W. Marston, paa Talerstolen. Baade bevæget og mandigt gav Taleren en kort Oversigt over de nævneværdigste Perioder i Flaadens Historie, idet han udtalte, at ingen frie danske Mænd og Kvinder nogensinde vilde glemme den 29. August, Danmarks nye,

store Hædersdag. Med en lille Omskrivning af Kaj Munks Ord: „Sømand, I Sømand som døde, I skabte for Danmark i dybeste Mulm en straalende Morgenrøde!“ hyldede han derefter de modige og pligttro Mænd af Orlogsflaaden og Koffardimarinen, som fandt Døden for deres Land. Taleren sagde, at han vilde kaste et Projektørlys over vor Flaades Fortid og flettede nu med korte, rammende Udtryk Laurbærblad efter Laurbærblad af dens berømteste Minder fra dens ældste Tid til de seneste Dage i dens Hæderskrans. Han erindrede om, at Flaaden tidligere havde været næsten lagt øde, men som en Fugl Fønix atter rejste sig af Asken, og forsikrede Forsamlingen, at dette vilde den atter gøre. Paa Niels Juels Statue staar Ordene: „*Kæmpernes Harne har Dybet begravet, Æren dog stiger som Sol over Havet!*“ — dette maatte vi ikke glemme, saa sandt som vor Flaade gennem Aarhundreder har kæmpet, ofte med Sejr, altid med Ære! Taleren sluttede med at hylde Mændene fra den 29. August.

Forsamlingen sang nu „*Du danske Mand af ai Din Magt*“, hvorefter Forfatteren, Bibliotekar Carl Dumreicher fremsagde en smuk og lodig Epilog.

Efter denne glædede Studenter-Sangforeningen atter Tilhørerne ved at synge Hartmanns „*Slumre sødt i Slesvigs Jord*“, Knud Jeppesens skønne „*Guds Fred med vore Døde*“ og Emil Reesens „*Danmark, vort Liv*“ af Kaj Munk.

Sognepræst Mogens Strunge fra Taarnby holdt en bevæget Mindetale over de faldne. „Vi hader alle Kriegen“, sagde han, „men vi har Pligt til at forsvare vort Land og vore Hjem. Og saa længe der findes Angribere, har vi Brug for Mænd, som vil sætte deres Liv ind i Striden. Vi vil derfor mindes Danmarks trofaste Heltesønner, og vi tænker med inderlig Deltagelse og Medfølelse paa dem, der har bragt saa store Ofre og nu sidder ene tilbage.“ Pastor Strunge oplæste til Slut, medens Orkestrets Trommeslager slog dæmpede Hvirvler, den lange Række af Navne paa de faldne af Flaaden, og sluttede med at bede „*Fader vor*“.

Efter Fællessangen „*Kongernes Konge*“, der blev sunget staaende, takkede Kommandør Ipsen de forskellige medvirkende og Gæsterne, og kommanderede igen „Klar ved Flaget“. Dette blev halet ned efter det samme Ceremoniel, som det blev hejst efter, medens Forsamlingen rejste sig og efter „*Fanmarchen*“ sang Kongesangens sidste Vers, „*Du danskes Vej til Ros og Magt*“. Og følgende Flaadens gamle, hævdvundne Skik sluttede Kommandøren Højtideligheden ved at udraabe „Gud bevare Kongen!“, hvilket hele Forsamlingen gentog.

En smuk, hjertelig og bevæget Mindehøjtidelighed, Marineforeningen fuldt værdig. *Gustav Kragh.*

Søfartens Biblioteks Aarsberetning for 1944-45

AARSBERETNINGEN giver udførlig Besked om Bibliotekets Virksomhed i det forløbne Aar, hvor Udlaanet ifølge Statistikken har været 54.486 Bind, medens det virkelige Udlaan har været betydeligt større, idet Krigen har afskaaret alle de udenfor vore egne Farvande sejlene Skibe fra at komme i Forbindelse med Biblioteket og afgive Opgørelse over Udlaanene, ligesom Forholdene har medført, at der ikke i 1944-45 er udlaant Bøger til Marinens Skibe.

Bogbestanden er nu naaet op paa 27.415 Bind, hvoraf de 19.185 er i „Vandrende Del“, d. v. s. den Del, der udsendes til Skibene, og som disse kan bytte indbyrdes, medens Resten er fordelt i Studiesamlingen, „Faste Del“ m. m. Pr. 31. Marts 1945 var der ialt udsendt 196 Skabe med ialt 10.312 Bind til danske Skibe.

Biblioteket har fortsat med at udgive Skrifter, behandlede Emner, der har Interesse for alle, der har Tilknytning til Søen, og i Maj 1944 kom det tredje af disse Skrifter med Titlen „Søkortets Stednavne“, en foreløbig Udgave samlet af Forfatteren Kay Larsen og redigeret og bearbejdet af Dir. Louis E. Grandgeaen.

I September 1944 kom „Haandskrevne Navigationsbøger“ af Kaptajn E. Juel-Hansen.

Biblioteket har modtaget kontante Bidrag til et Beløb af Kr. 47.101,72. Udgifterne andrager Kr. 48.653,11, saa Regnskabet slutes med et Underskud paa Kr. 1551,69.

Foruden de kontante Tilskud har Biblioteket modtaget en Del Boggaver, der altid er kærkomne og modtages med stor Taknemmelighed, idet de aflaster Bibliotekets Budget og i mange Tilfælde betyder en værdifuld Forøgelse af Studiesamlingen, der ved Ø.K.'s Brand mistede en hel Del sjældne Bøger og gamle Kort, der var evakueret til Ø.K.'s Kælder, og det maa derfor paa det mest indtrængende henstilles til alle, der maatte være i Besiddelse af Bøger eller Værker om Skibsfart, Skibsbygning og dermed beslægtede Emner at betænke Studiesamlingen med en Gave heraf, idet det gennem denne vil komme alle i Skibsfart og Skibsbygning interesserede til Gavn og et stort Savn vil blive afhjulpet.

Foruden Regnskab og Aarsberetning indeholder Beretningen to Afhandlinger af Kaptajn E. Juel-Hansen med Titlerne „Ballastproblemet i Sejlskibe“ og „Kølhaling“, der begge kort og koncist giver Oplysninger om disse Emner, man ellers skulde søge mange forskellige Steder, men her findes samlede under eet med Henvisning til forskellige herom handlende tekniske Afhandlinger. Begge Afhandlinger er forsynet med Billeder af Skibe og Kølhaling, som den udførtes, hvilken sidste vistnok er et ukendt Begreb for de fleste nuværende Søfolk og Skibsbyggere, idet Tør- og Flydedokker har afløst denne Maade at reparere og male et Fartøj i Bunden.

O. B. N. A.

Vi holder os til



**ESBJERG TOV-
VÆRKSFABRIK A/S**

Husk at forny Deres Abonnement

Vikingen Nr. 9

Vi skylder at meddele, at det udmærkede Billede til Artiklen „Sabotagen mod Dampfærgen Danmark“ i forrige Nummer er taget af Konditor Ib Rasmussen, Gedser.

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 MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders

Kongelige Yachter

(Fortsat fra forrige Nr.)

OG

Ved O. BENZON

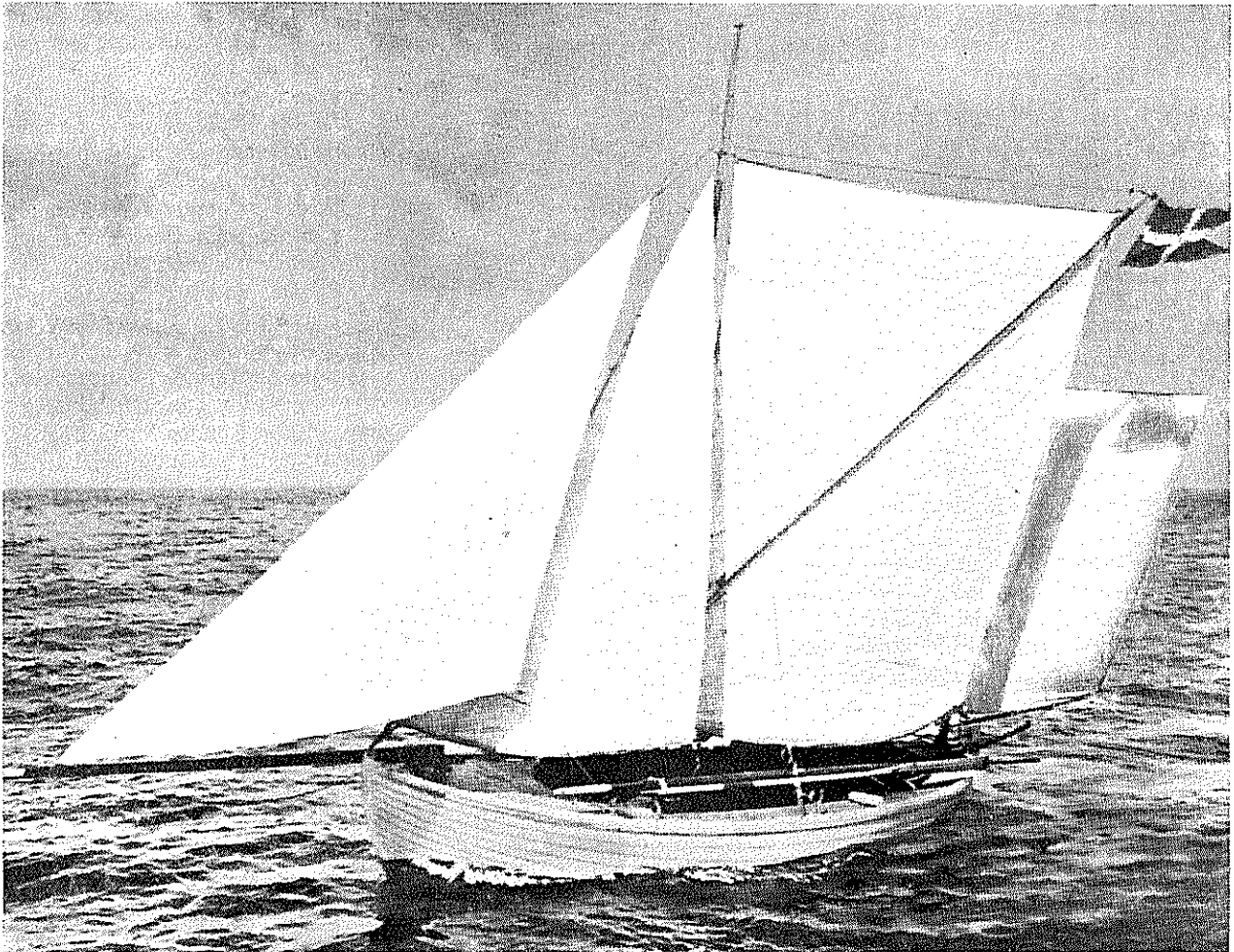
Kongelige Yachtsmænd

VOR KONGE, Danmarks Sejler Nr. 1, har den tidligere nævnte Motoryacht „Dannebrog“ som Kongeskib, men han har lige fra sine unge Dage været interesseret i Sejlads og har ejet en Række Fartøjer lige fra Kragejollen til 10 m. R. Baaden.

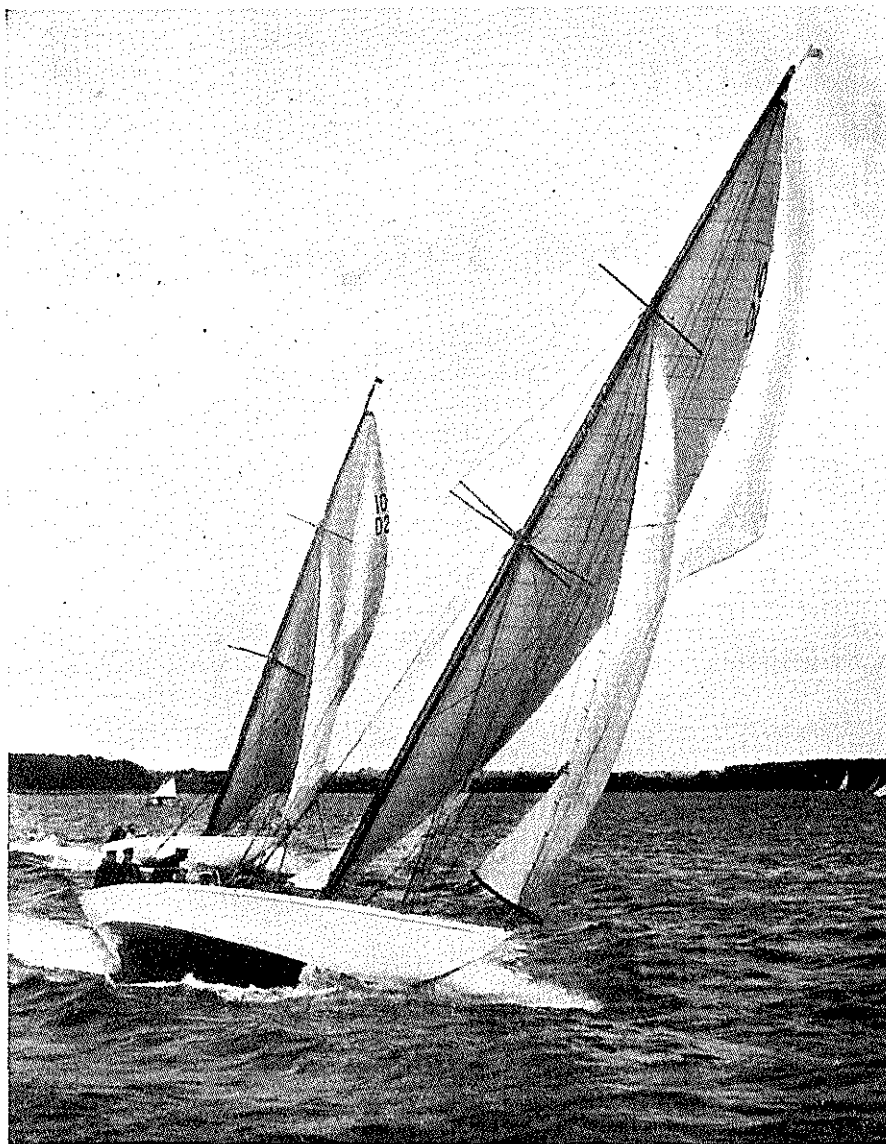
Det første Sejlfartøj, Kongen ejede, var Kragejollen „Emma“, som han som Prins Christian købte i 1897. Den var typisk for Tiden, klinkbygget, med Spydstage, Papegøje og Halvdæk. Den blev afhændet i 1898, da Kongen efter sit Bryllup samme Aar købte Kutteren „Princess“, der blev omdøbt til „Rita“, og med hvilken Prinsen og Prinsessen dyrkede Cruising i vore Farvande, ligesom han i 1905 tog Sætteskippereksamen, saa han var „helbefaren Skipper“.

I 1912 købte Kongen 10 m R. Baaden „Pingvin II“, konstrueret og bygget af Max Oertz i Hamburg. Den fik Navnet „Rita II“, og med den begyndte Kongen at

deltage i Kapsejladserne i vore Farvande. Kongen havde under Øresundsugen 1913 sejlet Baron Reedtz-Thotts Kutter „Vanity“ og blev Nr. 1, ligesom han deltog i Provinskapsejladserne ved Guldborg 1914 som Rorsmand i Seksmeteren „Nurdug IV“. De Kapsejladser, Kongen havde deltaget i med „Rita II“, var af mere privat Karakter, men i 1916 anmeldte Majestæten „Rita II“ til Kapsejladserne i Anledning af K. D. Y.s 50 Aars Jubilæum, hvor det havde været Hensigten at henlægge Sejladserne til de samme Farvande, hvor den første Sejlads, der førte til Oprettelsen af Dansk Forening for Lystsejlad, havde fundet Sted, nemlig ved Nyborg, men Forholdene — det var under den første Verdenskrig — medførte, at Programmet maatte ændres, og Sejladserne blev henlagt til Isefjorden. Programmet var: 29. Juni Distancekapsejlad fra Helsingør til Hundested, 30. Juni Udflugt,



„Emma“.



Hs. Majestæt Kongens Kutter „Rita III“ 1922.

1. Juli Kapsejlad og 2. Juli Kapsejlad. — Kongen førte selv „Rita II“ under Distancekapsejladsen og vandt efter en frisk Sejlad med en Sejl tid paa 6 Timer 7 Minutter og 46 Sekunder. Der blev sejlet efter N.L. Maalet og dens Modstandere var Yawlen „Astrid“ og „Bessie“.

Paa Sejladsens anden Dag deltog Kongen med „Rita II“, som han selv førte til Sejr, medens den paa den 3die Kapsejlad deltog ført af Ingeniør Konow, idet Kongen var forhindret i selv at deltage paa Grund af Regeringsforretninger. Majestæten hjemførte fra disse Sejlads, som han selv udtrykte det, „synlige Minder om sin Førsteoptræden paa Kapsejladsbanen“.

Kongen deltog ogsaa i Jubilæumssejladserne ved Taarbæk i Begyndelsen af August Maaned, men her var Konkurrencen efter N.L. Maalet for haard fra de deltagende svenske og norske Sejlere.

Handicapsejladserne trættede Kongen, og i 1922 købte han S-Timeteren „Cyrano“, der fik Navnet „Rita III“. Den var konstrueret og bygget af Johan Anker i Oslo.

Med denne udmærkede Baad vandt Kongen en Række Ærespræmier og Førstepræmier ved de officielle Kapsejladser, ligesom han sejlede en Række spændende Matcher mod Søsterbaaden „Carina“, der tilhørte Generalkonsul Adolph.

I 1925 blev „Rita III“, der begyndte at blive udsejlet, erstattet med Timeteren „Rita IV“, der blev bygget hos Thornycroft Scandinavia i Københavns Sydhavn efter Tegninger af Wm. Fife. Det var et smukt Fartøj, men den gjorde sig ikke rigtig paa Kapsejladsbannerne, saa den blev 3 Aar senere solgt til Skibsreder A. P. Møller, der gav den Navnet „Karama“ og benyttede den til Lystsejlad.

I 1930 fik Kongen bygget 10 M. R. Baaden „Rita V“ hos Johan Anker i Oslo, der ogsaa var dens Konstruktor, og som samtidig byggede 10 M. „Elmari“ til Skibsreder Hugo Marx-Nielsen, en Søsterbaad til „Rita V“. Disse to Timeter, samt Minister Wessels Nybygning „Novena“, bygget i England, sejlede i Aarene derefter mange spændende Kapsejladser, men i 1936 blev disse 3 Baade ødelagt ved Branden paa Københavns Yacht- og Motorbaadsværft, hvor ogsaa en Del andre Baade gik op i Luer.

Kongen opgav derfor at sejle Kapsejlad i Timeterklassen, idet det havde været vanskeligt at skaffe „Rita V“

Kongen lod derfor Baron E. Wedell-Wedellsborg tegne en Kutter med Hjælpe motor, der blev bygget paa E. Nordbjærgets Værft. Denne nye Baad var paa Størrelse med en Timeter, med lidt kortere Overhæng For og Agter, og med en god Cruising-Aptring.

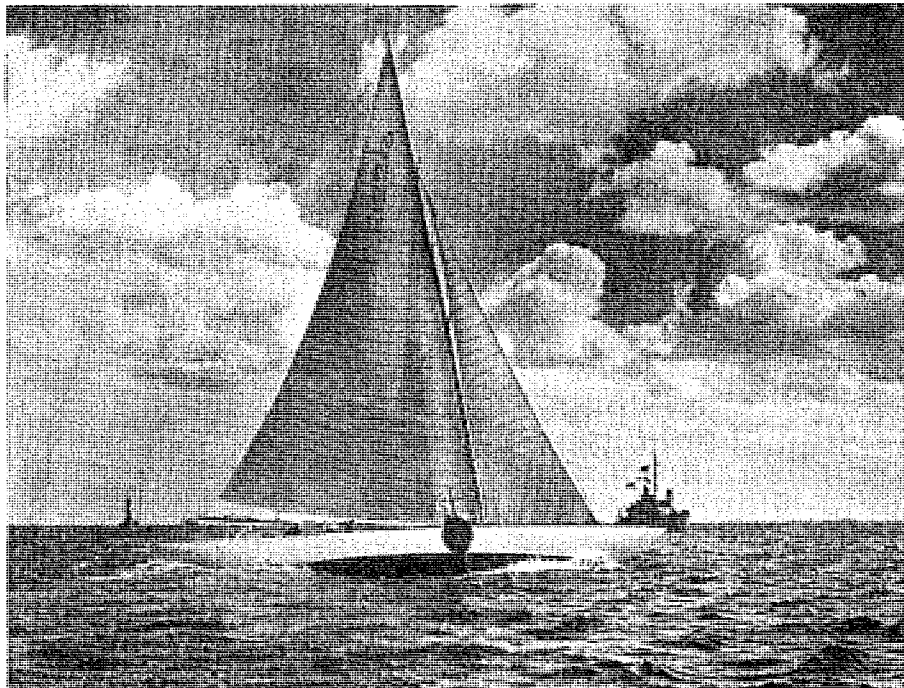
Med denne, der fik Navnet „Rita VI“, har Kongen siden dyrket Cruising — som i sine unge Dage — i Øresund og i Aarhusbugten.

Kongen opgav dog ikke Kapsejladserne, selv om han ikke selv deltog i disse, for alt, hvad der sker med Sejlsporten, har en opmærksom Iagttagelse i Majestæten, der er vel underrette: om alt nyt indenfor denne.

Foruden at deltage i Kapsejladserne paa vore hjemlige Kapsejladsbaner har Kongen siden Begyndelsen af Tyverne ogsaa — under sine Vinterophold i Cannes — deltaget i Kapsejladserne ved Azur-Kysten. Det var i Seksmetersejladserne, at Kongen deltog og sejlede mod nogle af de bedste udenlandske Rørmænd i denne udprægede Racerklasse, og Kongen hævdede ogsaa her

sit Ry som en Førsterangs Rorsmand og Sejlsportsmand, der ikke gik af Vejen for en vaad Trøje, hvad der meget nemt kunde vanke under Sejladserne der, da Vejret er lunefuldt og Søen kraftigere end herhjemme. I disse Aar deltog Kongen i Sejladserne dernede med sine Seksmetere, først „Dana“, saa „Dan I“, „Dan II“ og „Dan III“, og hjemførte en Række Ærespræmier og 1ste Præmier, samt hævdede tillige Danmarks Ry som Sejlsportsland.

Kongen har altid under Kapsejlad selv haft Roret, og han overlod det ikke til andre, hvor krævende Sejladsen end var, det være sig en langvarig Chancesejlad eller en Sejlad i haardt Vejr, der fordrer alle Kræfter for at holde Fartøjet paa Kursen, og han benyttede ikke en Chance, hvis den ikke var absolut fair. Kongen følger



„Rita V“.



„Rita VI“.

stadig Sporten i dens Enkeltheder og er den sikre Bærer af god dansk Sportsaand, ligesom han ved sin aldrig svigtende Interesse for Sejlsporten og ved sin Indsats for denne har baaret den gennem de vanskelige Tider, Sejlsporten for Øjeblikket gennemlever, og derfor afsluttes disse korte Rids af Kgl. Yachter og Kgl. Yachtsmænd med alle danske Sejleres inderigste Ønske om igen at se „Rita VI“ med vor Konge ved Roret frit stævne ud til en Dyst med det Hav, han elsker, og med vort gamle Dannebrog smældende fra Nokken. Gid det ske snart.

Benzon.

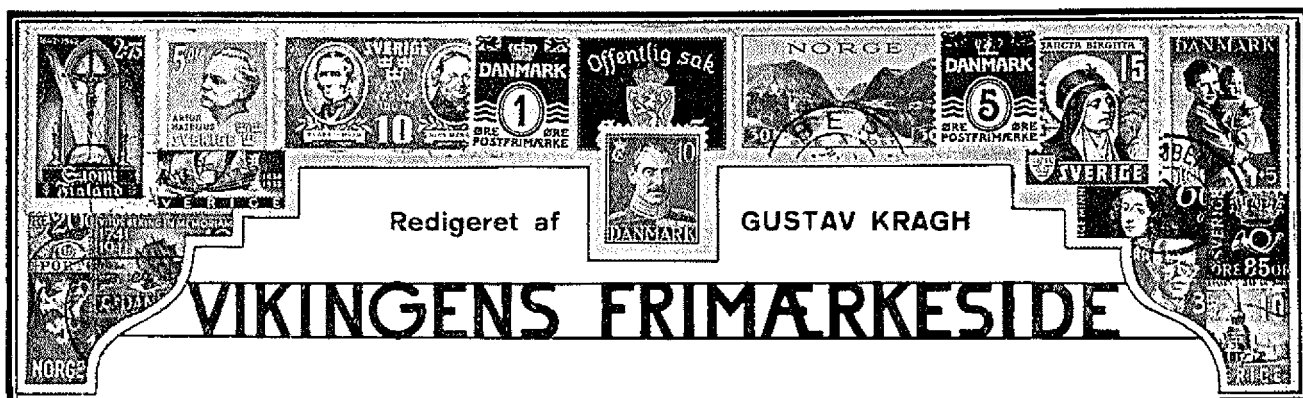
Angivelse af benyttede Kildeskrifter:

- Svetons Romerske Kejserbiografier.
- Snorre Sturlason: Kongesagaer.
- Arthur Clark: History of Yachting 1600—1815.
- August Köster: Das Antike Seewesen.
- I. C. Weber: Fra Hjuldampskibenes Dage.
- J. H. Schultz: Den Danske Marine 1814—1848.
- Georg Belitz: Seglers Handbuck.
- Orlogskaptajn P. Holck: Modellsamlingen paa Holmen.
- Cort Adeler.
- Oplysninger og Tegninger velvilligst stillet til Disposition.
- H. M. Philippona: Het Zeilen.
- Knud Klem: De Danske Vej.
- Vikingen, Sejl og Motor, The Rudder, Yachting Monthly, The Yachtsman og Die Yacht.

D/s DRACO

Korresponderende Roder: **R. Fischer-Nielsen**

Amallegade 35 B Telf. Palæ 5906



Skandinaviske Nyheder.

FINLAND. Vi bringer her Billederne af den nye Sportsserie. De 5 Værdier er: 1 M + 5 P grøn (Brydere), 2 M + 1 M rød (Gymnast), 3,50 + 1,75 M violet (Løber), 4,50 + 2,25 M blaa (Skiløber) og 7 + 3,50 M brun (Spydkaster), Fig. 1—5.

Den nye Røde Kors Serie er af samme Tegning som Udgaven 1941, men forsynet med en Cirkel, hvori Værditallet er anbragt. Cirklen og Tallet er udført i Staa.stik, medens Resten af Mærket er Bogtryk.



Fig. 1—5.

Nye danske Frimærker.

Danmarks Frimærkehandler Forening har den 27. Maj sendt følgende Telegram til Generaldirektør for Post- og Telegrafvæsenet K. J. Jensen:

„Danmarks Frimærkehandler Forening, forsamlet til den første Generalforsamling efter Befrielsen, anmoder herved Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet om snarest at udgive en Mindeserie i Anledning af Danmarks Befrielse, samt en Velgørenheds-serie til Fordel for de Skadelidte paa Bornholm.

Danmarks Frimærkehandler Forening.“

At ikke alene Frimærkehandlerne og Samlerne kunde ønske et Par nye Frimærkeudgaver som nævnt i Telegrammet, fremgik af en Artikel i Social-Demokraten“ for 20. Maj, der lød saaledes:

„Et nyt dansk Frimærke“.

Uden paa nogen Maade at tilhøre den Kreds, der i Tide og Utide raaber paa danske nye Frimærker, vil jeg dog gerne gøre mig til Talsmand for de mange, som efterlyser et dansk Frimærke, der filatelistisk kan minde os og den øvrige Jordklode om Befrielsedagen den 4. Maj. Man kan forsyne det med en symbolsk Tegning i Staalstik, men man kan jo ogsaa gengive Kongens og Dronningens Samtale med Montgommery. Der kan ogsaa paa en større Serie blive Plads baade til Politivagten foran Amalienborg, Frihedskæmperen og en dansk Soldat fra Sverige. Men de Frimærker fortjener vi under alle Omstændigheder at faa!“

Vi haaber, at Generaldirektoratet vil glæde Filatelisterne og hædre Frihedsbevægelsens Mænd og Landets gode Borgere ved Udsendelsen af en saadan Serie.

Ugyldige Frimærker.

Som Følge af Ophævelsen af den tyske Okkupation og Nazismens totale Nederlag er følgende norske Frimærker erklæret ugyldige fra og med 15. Maj 1945: Katalog A. F. A. Nr. 225 — 230 — 279 — 280 — 285 — 288 — 289 — 297 — 298 — 299 — 300 — 301 — 302 — 303 — 304 samt de fire Landshjælpsmærker, som endnu ikke er katalogiseret, men findes omtalt her paa Frimærkesiden i „Vikingen“ Nr. 2, 1945.

Postvæsenets Beholdning af Frimærker med Kong Haakons og Dronning Mauds Billeder, som i Efteraaret 1940 blev beslaglagt af det tyske „Reichskommissariat“ og uretmæssigt solgt til Udlandet, er ligeledes erklæret for ugyldige til Frankering. Det samme er Tilfældet for alle V-Mærkernes Vedkommende.

De inddragne Tjenestemærker af Solkorstypen er blevet erstattet med nye Tjenestemærker af Typen 1939—41, Papir uden Vandmærke. Serien bestaar af Værdierne 5 — 7 — 10 — 15 — 20 — 25 — 30 — 35 — 40 — 60 og 100 Øre. og heraf har Værdierne 15 — 25 og 30 Øre ikke tidligere været udgivet paa Papir uden Vandmærke.

H. C. Aug. Hansen, St. Strandstræde 4 • Køber og sælger alle gode Frimærker. Speciale: Oversø

Fra de tyske Havne

Af Otto Ludwig

JEG SAA, da Tyskerne i Besættelsens første Vinter bortførte vore seks nyeste Torpedobaade. Det var et Syn, jeg aldrig vil glemme. Det var, ligesom de slanke Fartøjer kun nødigt lod sig slæbe gennem Drivisen ud gennem Hønsbrøløbet.

Tyskerne stjal aldrig. Enten betalte de med vore egne Penge, eller ogsaa „laante“ de bare. I en svensk Flaadehaandbog stod T-Baadene saaledes opført som „udlaant til Tyskland“.

Men mon nogen nogensinde har sørget saa dybt over, at de har laant noget ud, som da Danskerne paa de tiloversblevne Skibe paa Holmen højste Flagene paa halv, medens T-Baadene forsvandt ud af Havnen?

Denne Dag var den mest triste for det danske Søværn i mange, mange Aar. Alt, hvad man kunde gøre, var at knytte Hænderne og haabe paa en Gengældelsens Dag.

De færreste havde vist regnet med nogensinde at se Skibene igen, naar Krigen engang holdt op. Allermindst havde jeg regnet med at faa Lov til at være med til at føre dem hjem igen.

Det blev dog heller ikke alle seks Baade, der vendte hjem igen. Kun fire af dem befinder sig i Dag i dansk Havn. Den ene af dem gik ned allerede under Krigen, og den anden ligger paa Bunden i Flensborg Havn.

Ministrygerne M.S. 3 og M.S. 5 ledte sjældent for-gæves, naar de anløb en af de tyske Havnebyer for at lede efter de stjaalne Skibe. Ogsaa i Flensborg gav deres Søgen Resultat. For det første fandt man jo de fire Torpedobaade, og for det andet fandt man der ogsaa „Det Forenedes“ „Vistula“.

Allerede paa dette Tidspunkt havde Ministrygerne ført over tyve Skibe hjem, men endnu havde de ikke hentet saa medtagne Fartøjer som disse.

Torpedobaadene havde haft Station i Flensborg under det meste af Krigen, og da denne By ikke var særligt berørt af Bombardementer, naaede fem af dem at slippe helskindede gennem Krigen. Men faa Dage efter Kapitulationen gennemrystedes Havneomraadet i Flensborg af en voldsom Eksplosion, foraarsaget ved Tyskernes Letsindighed med optagne eller kasserede Landminer. Mange Soldater dræbtes, og den materielle Skade var heller ikke ubetyde-ig. Den ene af Baadene sank, og paa andre blev hele Overbygningen krøllet fuldstændigt sammen. Master var der ikke mere nogen af, og Broer og Skorstene saa ud, som om en kolossal Næve havde krøllet det hele sammen.

„Vistula“, der af Tyskerne var blevet døbt om til „Würtzburg“, var heller ikke let at kende. For det første

ste havde Tyskerne malet Skibet hvidt, da det havde været anvendt til Lazaretskib, og for det andet var det henne agter raseret af en mindre Brand efter et Bombardement.

Forøvrigt forstaaer man ikke Tyskernes Trang til at tale om allieret Misbrug af Røde Kors, naar man ser og hører, hvordan de selv har brugt Barmhertighedens Kors som Camouflage for krigsmæssige Opgaver. Saaledes viste en engelsk Soldat nede i Kiel mig et stort Lazaretskib, der lige var kommet ind. „Da vi undersøgte Skibet,“ sagde Englænderen, „var det fuld af Ammunition.“

„Vistula“ kunde selv.

Som vi kom til Flensborg om Aftenen, stak vi allerede afsted næste Morgen. Vi naaede lige at komme en Tur i Land om Aftenen, og vi var enige om, at Flensborg kun havde lidt tilfælles med de andre tyske Byer, vi havde besøgt paa Togtet. Der var mange Danskere her. Hele Byen syntes mindre berørt af Nazismen end de andre. Ganske vist kan man som bekendt ikke finde een Nazist i hele Tyskland nu, men Omgivelserne plejer gerne at bære Spor efter dem, der har været. Imidlertid findes der stadig Nazister — ogsaa i Flensborg.

Nede omkring Kajen, hvor M.S.-Baadene laa for-tøjede, var der oprettet en Interneringslejr for tyske Soldater. Mange af disse kom ned og kiggede paa Skibene. Af og til kom der en, der kunde tale dansk. En var saaledes tysk Statsborger, men af danske Forældre. Han havde gaaet i den danske Skole, og derhjemme talte de altid dansk. Han var ved Krigens Begyndelse blevet indkaldt til Marinen.

Vi havde en lang Samtale, hvor han fortalte om den Behandling, han havde faaet af sine tyske Kammerater, der mange Gange behandlede ham koldt paa Grund af hans Mening, som han aldrig glemte at udtale. Da vi sagde Farvel til hinanden, sagde han: „Naar jeg kommer tilbage til Lejren, skælder Kammeraterne nok ud, fordi jeg har snakket med Danskere.“

Nej, Tyskerne fornægter sig aldrig, heller ikke, naar det gælder deres Trang til at rage til sig, hvad der ikke er deres. Dette viste sig, da vi om Morgenens rettede Kikkerterne ud mod „Vistula“, der laa ude paa Reden. En tysk Slæbebaad laa paa Siden, og vi kunde se, at der foregik en livlig Trafik fra det ene Skib til det andet. Mænd med svære Byrder dukkede frem ved „Vistula“s Lønning udfør Slæbebaaden og vendte snart efter tomhændede tilbage. Vore Chefer. Kaptajnløjtnanterne Larsen og Westergaard, blev hurtigt enige om.

at vi skulde undersøge Sagen lidt nærmere, hvorfor der sendtes et Par bevåbnede Folk derud. Disse fik hurtigt stoppet Tyskernes „Organisering“ og gav Ordre til, at de skulde bære det stjaalne paa Plads igen.

Selv var jeg saa heldig at faa Vagtjenesten ombord paa „Vistula“, medens det for egen Damp, men med vore to Ministrygere foran sig, sejlede mod Sønderborg.

Det tyske Mandskab var stadig ombord. Det fik Lov til at sejle Skibet tilbage til det Land, hvor dets Ledere havde stjaalet det, hvilket de vist slet ikke var saa kede af. Nogle af dem gik virkelig rundt i den naive Tro, at de i Danmark kunde faa Hyre med et dansk Skib. Egentlig havde jeg det Indtryk, at min Tilstedeværelse ombord var ret overflødig. Disse Folk var jo allesammen skikkelige og rolige, men det har Tyskerne jo altid været, naar de kunde se en Maskinpistols skinnende Riffelgange følge enhver af deres Bevægelser.

Allerede samme Aften maatte Tyskerne, hvor nødtigt de end vilde, forlade Skibet med deres Ejendele. Som de selv sagde, saa var de nu baade arbejdsløse og hjemløse. „Vistula“ havde været deres Hjem, og mon ikke nogle af dem har forbandet Danskernes „Haardhed“ imod dem?

T-Baadene maatte slæbes.

Danskerne var dog ikke mere haarde mod Herrefolket, end at de som Tak for god Opbevaring af deres Skib samt for den gode Behandling, Danskerne altid har nydt hos Tyskerne, naar de havde Magten, gav dem Lov til at tage „Vistula“s Proviant med fra Borde. Samtidig blev de faa Minutter efter Afmønstringen fra „Vistula“ sejlet tilbage mod Flensborg, hvor vi skulde hente Torpedobaadene.

I den Tid, vi havde været væk, havde Englænderne sat tyske Bugserbaade igang med at hente T-Baadene ud af den forvirrede Samling af mere eller mindre beskadigede Fartøjer, hvori de befandt sig. Da Mørket faldt paa, laa tre af dem klar til at bugseres til Sønderborg.

Straks næste Morgen asede den første Bugserbaad afsted med en af Baadene paa hver Side. „M.S. 5“ kravlede et Stykke foran. Imidlertid skulde vi saa løbe foran de to sidste, men det saa ikke ud til, at Tyskerne havde særligt travlt, hvorfor vi saa os nødsaget til selv at sejle over ved Vragdyngen og sætte lidt Fart over Feltet.

Vi fik hurtigt opdaget Grunden til denne Langsomhed. Ogsaa her spillede Ordet „hjemløs“ en Rolle. Hvor utroligt det end lyder, saa boede der lige til det sidste tyske Marinere i disse beskadigede Skibe. — Naa, nu var Skaden foraarsaget af Eksplosionen ret minimal om Læ i Forhold til Virvaret paa Dækket. Men som man kunde vente, saa var der utroligt snavset her. Der lugtede ligefrem af Snavs, og Fluerne summede veltilfredse rundt dernede paa Banjerne. Men Inventar var der ikke meget tilbage af. Saaledes var Radiorummet helt plyndret.

Da vore Maskinfolk senere var nede at undersøge Maskinen, udtalte de, at Skibenes indre Organer ikke var helt fortabte. Skroget kan sikkert ogsaa rettes op paa dem alle fire, men Overbygningen maa som sagt erstattes med en ny.

Rejsen til Sønderborg var en af de mest langvarige, jeg har været ude for, naar man tager Distancen i Betragtning. Flere Gange troede vi, at vores M.S.'er vilde være gaaet i Staa. Men under den langsomme Fremdrift fik vi rig Lejlighed til at studere U-Baadsvragene, der laa i Fjorden. Et Par Dage efter, at vi var sejlet ud af Fjorden, begyndte Englænderne iøvrigt at sprænge Ligene af disse Rovfisk i Luften.

Naar jeg stod paa Dækket og kiggede mig tilbage, saa mindede Synet mig noget om det, der havde mødt mig den skæbnsvangre Vinterdag paa Holmen, hvor Baadene blev slæbt den modsatte Vej. Dengang gik det ikke Spor hurtigere end nu, hvor Skibene var halvvejs Vrag.

Forresten var det ikke let at se, hvilke Baade der var hvilke. Jeg kan kun med Sikkerhed sige Navnene paa to af de reddede Baade: „Dragen“ og „Ørnen“. Tyskerne havde nemlig ikke ladet Navnene blive siddende. Før havde Fartøjerne foruden Navnet ogsaa en Betegnelse, der var T. 1 til T. 6. Nu var den A samt et Nummer. Desuden havde hver Baad faaet paamalet et Tegn paa Siderne. En af dem havde en Cirkel, een en Trekant, een en Firkant og den sidste ligeledes en Figur, hentet fra Geometrien.

Men iøvrigt vilde det have været svært for Tyskerne at lyve sig fra Fartøjernes Nationalitet. Over Dørene sad nemlig smaa Skilte med saadanne Tekster: Kabys, Mandskabs-W.C., Radiotelegrafist o. s. v. Ligeledes kunde man ogsaa paa flere Ting se Orlogsværftets Navn.

I Sønderborg afleveredes Baadene til den stedlige Marinekommando, der straks overtog Vagten ved dem.

— — —

Den sidste Baad, som vi hentede hjem fra Tyskland, var Passagerskibet „Tranekjær“, som havde sit Hjemsted i Svendborg. Naar Papirerne for dette Skib var i Orden, var det Meningen, at M.S. 5 skulde afgaa til Sønderborg igen for at hente „Vistula“. Vi skulde saa mødes i Svendborg.

Som eneste Militærperson blev jeg en Aften sammen med „Tranekjær“s Besætning sat ombord paa Passagerbaaden. Det var min Opgave at sørge for, at det tyske Mandskab forlod Skibet inden næste Morgen. Som en sædvanligvis tavs Medhjælper havde jeg en Maskinpistol.

Det var virkelig ikke saa let at faa Tyskerne i Land i en Fart. Som sædvanlig var det Sorgen over at miste deres Hjem, der gjorde sig gældende. Imidlertid fik de Ordre til at pakke deres Grejer sammen og søge Ly for Natten paa et stort Skib, der laa paa Siden. Dette Skib var forøvrigt et af de store franske Kanalskibe, som Tyskerne ogsaa havde bjærget til sig.

Ogsaa om Spørgsmaalet, hvad man maatte tage med

sig i Land, syntes der blandt Tyskerne at herske nogen Tvivl. Men jeg kendte Remsen fra den 29. August 1943: „Nur private Sachen mitbringen!“ Alligevel var det utroligt, hvad man forsøgte at smugle i Land. Saaledes stoppede jeg en med Favnen fuld af Kogegrej. Jeg spurgte, om det var hans. Nej, det var det ikke, men det var Marinens. „Ja,“ men der eksisterer jo ingen Krigsmarine mere,“ sagde jeg. Herover blev Tyskeren meget fornærmet og protesterede som en Vild, men det hjalp ham ikke.

„Tranekjær“ laa omtrent helt uden for Kiels Havn, hvor forbisejlende Hurtigbaade med deres Køl vand fik den til at rykke og slide i sine Fortøjninger. Den vilde hjem. Fangeskabet havde allerede varet længe nok. Der var heller ikke noget at sige til, at en Passagerdamper saa sig for god til at sejle med Breve fra Feltmadrasser til tyske Soldater og omvendt. Den Opgave havde „Tranekjær“ nemlig haft, foruden at den sommetider havde sejlet som Troppetransportskib.

Om Morgenens sejlede vi. Maskinen paa „Tranekjær“ var blevet haardt medtaget, og Maksimalfarten var derfor 6 Knob. Det var sidste Gang paa dette Togt, at vi skulde forlade Kiel, og noget var ærligt talt sket, siden vi var her første Gang. Inde i Byen var Sporvognene begyndt at køre. Og her ude ved Indsejlingen laa Masser af smaa Baade overbemandede med Folk med lange Fiskestager. Det var Makrelfiskeriet, der var begyndt.

Jo, Genopbygningen var begyndt i Tyskland, og den var begyndt paa Havet.

Facit.

Folk vil saa gerne høre Tal, selv om de alligevel hurtigt glemmer dem igen, men det skal ikke være nogen Hemmelighed, at vi selv var meget interesserede

i at faa at vide, hvor mange Skibe, der var blevet bragt hjem.

Ved en lille Afskedsfest, som holdtes, da vi havde afleveret de sidste Fartøjer til henholdsvis Marine og „Sydfynske Dampskibsselskab“ og D. F. D. S., oplyste Kaptajnøjntant Larsen, at der var blevet bragt 29 Skibe hjem paa vor Foranledning.

Desværre kan jeg ikke opgive Værdien af disse Skibe, og det interesserer mig heller ikke saa meget at kende den, men hvadenten Skibene nu tilhører Søværnet eller et privat Rederi, saa er der ingen Tvivl om, at disse Skibe vil være til uvurderlig Nytte nu, hvor Verdenshavene er aabne.

Af Marinens Skibe hentede vi „Freja“, „Hajen“, „Thyra“ og „Svanen“ samt en hel Del smaa Ministryger og Kuttere og endelig de fire Torpedobaade.

Til Koffardimarinen hentede vi bl. a. „C. F. Tietgen“, „Parkestone“, „Kronprins Olav“, „Dronning Alexandrine“, „Vistula“, „Merkur Paket“ af Rønne, samt „Tranekjær“. Desværre naaede vi ikke at faa endnu et andet dansk Skib befriet fra Krigens Rædsler. „Esbjerg“ minesprængtes under mystiske Omstændigheder nede ved Stevns, hvor kun Masterne af den rager op. Heldigvis blev alle reddede.

Det var Facit. Det rent materielle Facit. Mer Resultatet kan ogsaa maales anderledes. Takket være Kaptajnøjntant Larsens Initiativ har Danmark Æren af at være det første Land, der tog ud for at lede efter sine røvede Skibe.

Men nu er Hverdagen begyndt igen. Armbirdene er taget af, og de to Fartøjsbesætninger er spredt rundt omkring paa Marinens øvrige Enheder. Maaske kan vi inden længe se en af dem paa et Billede som et af dem, der var af T-Baadene i „Vikings“ forrige Nr.

Otto Ludwig.

Vi har Købere til Vikingen Nr. 2-1945

Vikings Nr. 2-1945 købes for Kr. 2.00 pr. Eksemplar. Henvendelse til Vikings Ekspedition, Christiansborggade 1 — Tlf. C. 9822 - By. 8040

D/S PACIFIC
AMALIEGADE 33
TELF. C. 4212 - 4248

Svendborg
Skibsværft A/S
Telf. 269 (2 L)

»Da Danmarks Flaade blev sænket«

H. Hagerups Forlag. Kr. 6,00.

SOM vore Læsere sikkert har erindret, bragte vi her i Bladet den 1. Juni i Aar en Omtale af Flaadens Kamp og dens Sænkning af sine Skibe den 29. August 1943, illustreret med Kommandør Sindings Billede af Artilleriskibet „Niels Juel“s Bombning i Isefjorden, samt en Række Fotografier af de sænkede eller ødelagte Skibe. Skildringen handlede dog hovedsagelig om „Niels Juel“ og omtalte kun kort de øvrige Begivenheder. Det vil derfor utvivlsomt glæde interesserede Læsere at faa langt nøjere og fuldt ud autentiske Oplysninger om alt det, der skete paa denne daacrige Morgen og Dag. Kommandørkaptajn F. H. Kjølens, som under Begivenhederne var Stabschef i Kystflaaden, har nu paa ovennævnte Forlag udsendt en fortræffelig lille Bog om Flaadens Sænkning; 60 Sider med 2 Bilag og mange Fotografier.

I Forordet skriver Forfatteren:

„Selvfølgelig havde Begivenhederne været behandlet i Verdenspressen og i Tidsskriftartikler umiddelbart efter den 29. August, men som Regel i mere eller mindre unøjagtig Form — —“. Inden vi nærmere omtaler Bogen, ønsker vi derfor, af Hensyn til „Vikings“ Læsere, efter grundig Gennemlæsning af denne at sige, at Kommandørkaptajnen forhaabentlig ikke henregner „Vikings“ til de i Forordet omtalte Tidsskrifter, som har skildret Begivenhederne i „mere eller mindre unøjagtig Form“.

Forfatteren, hvis klare og koncise, men fængslende Stil er kendt fra hans tidligere Bog: „Optakten til den 9. April“, har ogsaa i denne skildret Begivenhederne paa Holmen og i Skibene udmærket tydeligt og interessant. Selv ikke sagkyndige faar herved en let og dog fyldig Forklaring paa alt det, der skete, da den danske Flaades Skæbnetime kom, og den ved sin og Skibenes Sænkning i meget høj Grad bidrog til, at Danmark blev betragtet som fuldgod allieret. Under Begivenhederne paa Holmen befandt Forfatteren sig saa at sige i Aktionens Centrum og havde derved et udmærket Overblik over saavel Foranstaltningerne inden Overfaldet som selve dette og Begivenhederne derefter. Medens man ude over Reden og de om denne nærmest liggende Bydele hørte de dumpe Drøn ovre fra det gamle Orlogsværft, udførte den danske Flaades Mænd her dristigt og pligtro deres sørgelige Hverv — haardt har det været for dem at ødelægge de Skibe, de havde faret med og elsket, men værre var det dog, om Skibene blev taget af Fjenden og brugt mod Danmark og Danmarks Venner. Hvor svært det har været, forstaar man, naar følgende Skildring læses:

„For den, der har oplevet det gribende Syn at se ikke mindre end 27 Enheder af den danske Flaade med vajende Flag og Vimpler gaa til Grunde paa mindre end 1/2 Time hin regntunge, mørke og skæbnesvangre Augustmorgen ude paa Holmen, vil dette Ind-

tryk aldrig udviskes. Glimtene og Drønene af Lysraketter, Detonationer og Skud blandede sig med den hvislende Lyd af udstømmende Damp og korte Kommandoraab i Mørket. Midt ude i Lejet laa de to store Minestrygere og brændte som Fakler, idet de var overhældt med Olie og Benzin, den ene omtrent midt i Lejet, den anden ovre ved Hønsbroen, ligesom det blafrende Skær fra „Henrik Gerner“s Brand ved U-Baadsbroerne og Minefartøjet „Lougen“, der laa brændende i Søminegraven bag Spantelloftsbygningens lave Længe, lyste uhyggeligt op i hele dette dramatiske Sceneri. — — — Da Skibene var sænket eller sprængt, samlede Kystflaadens Besætninger, tavse og dybt grebne af det betagende Skuespil, som de lige havde overværet, men under mønsterværdig Holdning og Disciplin, i den store Hal i Planbygningen nedenunder Mastekranen og afgav, efterhaanden som de mødte frem, Melding til Chefen for Kystflaaden om udført Ordre.“

Efter Skildringen af Flaadens Ødelæggelse fortæller Kommandørkaptajnen om den Skæbne, der overgik Skibene, som laa under Kommando ude i Farvandene: „Niels Juel“s ærefulde Optræden i Isefjorden, Minestrygernes og Torpedobaadernes Kampe i Provinshavnene, hvor de blev brutalt overfaldet, Kadetskibene i Store Bælt m. m. Forskellige Anekdoter er ogsaa samlet sammen, og Bogen slutter med en Oversigt over hvert enkelt Skib med Opgivelser af dets Chef, dets Position den 29. og dets Skæbne. Sidst i Bogen findes et Kort over Flaadestationen med Flaadens Leje og de der den 29. August sænkede eller sprængte Skibes Pladser.

En god Bog, som klart og rigtigt skildrer, hvad Flaadens Mænd udrettede for deres Land, da de optog Kampen mod Tyskerne paa Danmarks nyeste Hædærsdag — den 29. August 1943.

Gustav Kragh.

Jul paa Havet

udkommer d. 15. Oktober

Som sædvanlig udkommer Jul paa Havet i Aar, men i et efter Tiderne usædvanligt Omfang. Jul paa Havet har ikke alene holdt det samme Sideantal som sidste Aar, men udvidet med 4 Sider ekstra. Vi har foretrukket at begrænse Oplaget fremfor at gaa ned i Kvaliteten. Bladet har ogsaa i Aar sine kendte Medarbejdere og trykker stadig de mange smukke Farvebilag. Det bliver sikkert svært for alle dem, der gerne vil have en „Jul paa Havet“ i Aar, men vi haaber paa, at vore faste Læsere af Vikingen straks sikrer sig et Eksemplar

Redaktionen.

1/2 J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Korvetten »Galathea«s Jordomsejlingstogt

(Fortsat)

Af Gustav Kragh

DA „Galathea“ den 20. Juri 1846 ankom til Macao, var Bille syg og maatte lade Næstkommanderende, Kaptajnløjtnant Flensborg, gaa i Land for at aflægge den officielle Visit hos den portugisiske Guvernør. Samtidig fik Flensborg Ordre til at købe et Parti portugisisk Vin til Brug for Mandskabet. Bille selv kom ikke i Land og brød sig heller ikke om det; der var desuden en Del Uroligheder mellem de portugisiske Myndigheder og Kineserne, og med Sikkerheden for fremmede Nationers Landlovsfolk var det kun daarligt bevendt. For nylig var Guvernøren fra Hongkong sammen med en Del Officerer fra det amerikanske Linieskib „Columbus“ blevet udplyndret paa en Spadseretur lidt uden for Byen. Det var kun smaat bevendt med Portugiserens Autoritet — kinesiske Sørøvere sejlede frækt ind paa selve Macao Red og overfaldt enlig liggende Skibe. „Galathea“ fik ogsaa dette Uvæsen at mærke. Zoologen, Professor Behn, var en Morgen gaet i Land for at spadsere en Tur inde

paa Stranden ved et portugisisk Fort, hvor han mente, at han saa tæt op mod dette kunde færdes sikkert, men medens han stod et Øjeblik og beundrede den skønne Udsigt over Reden, blev han pludselig grebet om begge Arme. Han vendte sig forskrækket om og saa en kinesisk Bandit grine ham lige ind i Ansigtet. Samtidig greb en anden ham bagfra om Benene og væltede ham om paa Jorden; en tredje gav sig i Færd med at tømme alle hans Lommer, medens en fjerde stod og truede ham med en Dolk. Røverne tog alt, hvad Professoren havde af Værdisager, og alle hans Penge — 70 Pjastre — og flygtede derefter, medtagende hans Sko. Det blev ingen behagelig Spadseretur for den stakkels Professor.

Forøvrigt blev Guvernøren et Aars Tid efter dræbt midt om Formiddagen paa et af Byens Torve af Kineserne.

Den 22. om Morgenen gik „Galathea“ fra Macao ned til Havnen, hvor Korvettens Fartøj ventede paa ham, med Kurs mod Hongkong. Kaptajnløjtnant Flensborg



Kinesisk Teater.

havde to kinesiske Lodser med om Bord, men Bille fortrød snart, at han havde taget imod dem. Dels var Færdigheden rent og udmærket kortlagt, saa han havde ikke behøvet Lodserne, og dels stoled han ikke rigtigt paa deres Dygtighed. Han skriver selv:

„Jeg skal ikke berøve dem deres Duelighed som Lodser, tværtimod tror jeg endog, at de var vel kendte og vel bevandrede i Strømsætningens Afvekslinger, men alene den Ting, at de var to, som stadig raadslog med hinanden, ofte med høje Skrig fra For til Agter, med voldsomme, tilsyneladende truende Gebærder mod hinanden, saa man skulde tro, de vilde til at slaas straks, var nok til at gøre mig mistænkelig mod deres Sagskundskab. Det var i det mindste langtfra, at jeg følte noget af den Lettelse, som er en saa behagelig Overgang, naar man, efter en lang, besværlig Sejlads og en farefuld Anduvning af en fremmed, ukendt Kyst, endelig faar Lods om Bord, paa hvis paalidelige Skuldre man med Rolighed tør vælte Ansvarlighedens Byrde.“

Samme Eftermiddag Kl. 3,30 ankrede Korvetten paa Hongkong Red, hvor en „umaadelig Mængde Skibe af forskellige Nationer laa til Ankers.“ Den danske Konsul kom straks om Bord med Breve og Aviser hjemme fra, og Glæden over at skulle høre Nyhederne var naturligvis stor.

Bille skildrer selv livligt en saadan Postdag:

„Oh! Hvo formaar at skildre den Spænding, hvori man befinder sig, naar en saadan Postsæk, efter flere Maaneders forgæves Venten, endelig kommer om Bord! Chefen er den lykkelige, han faar alle Brevene ned til sig. Men paa Vejen derned kastes mangt et længselsfuldt Blik paa den tykke Pakke, og jo større den er, jo højere stiger Forventningen. Nu kommer Næstkommanderende med Skibssergenten ud fra Kahytten; han har en hel Bunde Breve i Haanden. Han deler dem ud; glade ile de lykkelige hen ved Kanonportene, og Vennerne stimle om dem, og som et Lyn gaa nu Efterretningerne fra Hjemmet fra Mund til Mund over hele Skibet. Enhver ved at fortælle sit: den enes Søster er blevet forlovet, den andens Broder har haft Bryllup, Kongen af Sverige vil besøge vor Konge i Kjøbenhavn, Jenny Lind har været der og gjort stormende Lykke. Kort, alle Nyheder, offentlige som private, som Tid efter anden har beskæftiget Hjemmet — som i det daglige Liv glide forbi os, som i en Lanterna magica for øjeblikkelig at beskæftige os og derpaa lige saa hurtigt at afløses af andre og glemme — alt dette kommer paa een Gang om Bord i den lille forseglede Sejldugspose; fra den udstrømmer en hjemlig Duft, som omgiver os alle og i lange, dybe Aandedrag strømmer velgørende gennem Sind og Sjæl. Med glade Miner træder de mig i Møde, de brave Folk, naar jeg gaar imellem dem og spørger til deres Hjemstavn. „Jo Tak, Kaptajn! Alting gaar Gud ske Lov vel!“ faar jeg til Svar, og med styrket Aand gaa de atter til deres Arbejde. Dog stundom hænder det ogsaa, at jeg ser en enkelt staa med nedbøjet Hoved — han smiler ikke — med det sorgfyldende Brev i Haanden staar han der og stirrer ud

over den vide Sø. Han staar alene, thi han har Sorg; med sagte Skridt have de fjernet sig fra ham — højst maaske deler han sin Kummer med en enkelt Ven; og naar jeg saa klapper ham paa Skulderen og spørger: „Hvor gaar det Dig, min Gut?“ saa visker han Taaren af Øjet med Bagen af den brune Haand og peger paa Brevet og sukker: „Guds Vilje skee!“

Bille syntes meget godt om Hongkong, som var en ganske ny By — fire Aar før „Galathea“s Ankomst blev Grunden til det første Hus gravet, saa den var opvokset med rivende Hastighed. Det var utroligt, næsten eventyrligt, hvad der var udrettet i saa kort Tid. Gader afstukne og makadamiseret, Huse — endda mange Steder ligefrem Paladser — bygget. Glimrende Butikker, store Hoteller. Havneanlæg, Kaserne og Parker — alt færdigt paa fire Aar!

I Hongkong kom den danske Konsul fra Shanghai om Bord for at formaa Bille til at hjælpe ham med at købe en Grund i den nye By for der at oprette et værdigt kongelig dansk Konsulat. Konsulen vilde, om nødvendigt, selv bære Omkostningerne foreløbig, til den danske Regering godkendte og godtgjorde Beløbet. Dette fandt Bille rimeligt og foretog de fornødne Henvedelser til de kinesiske Myndigheder, men Anmodningen blev afslaaet med den Motivering, at „hver Tomme kinesisk Jord havde sin Ejer, saaledes at alt var Folkets Ejendom, og at enhver fremmed derfor, i Henhold til de gældende Traktater, ved retslig Overenskomst maatte af vedkommende Ejer enten leje et Hus eller leje den Jord, hvorpaa han ønskede at bygge et saadant.“ Dette Synspunkt var der vel egentlig ikke noget at sige til, men som et Eksempel paa, hvor vanskeligt og med hvor mange Omsvøb Forhandlingerne med de kinesiske Mandariner og bureaukratiske Myndigheder foregik, skal jeg citere Begyndelsen af den Skrivelse, Bille fik som Svar paa ovennævnte Andragende om at maatte købe Grund. Svaret kom fra Generalguvernøren for Provinserne *Kvang-tung* og *Kvang-tse*, Prins *Ke-jing*:

„Vi have modtaget Eders Brev, hvis hele Indhold vi have gennemgaaet og gjort os fuldkommen bekendt med. Vi bemærke imidlertid, ved at gennemse det, at Eders forrige Guvernør i Indien, Hansen, i hans Brev, i hvilket han forlanger Kopi af de Handelstraktater, som ere afsluttede med de forskellige Lande, kalder sit Land *Tan-kwo* eller *Tan-ma-urh*, medens I i Eders Brev kalder det *Ta-ne*, en Benævnelse, som ikke stemmer overens med de Navne, som er givne Landet i de foregaaende Breve. *Kvang-tung* Lodserne sige som Svar paa de Spørgsmaal, vi have gjort til dem i denne Anledning, at Eders Land er *Hvang-ke-kwo*, ogsaa kaldet „det gule Flags Land“, og vi vide derfor ikke Grunden til disse Uoverensstemmelser og Forskelligheder. — Endvidere beretter Eders forrige Guvernør i Indien, Hansen, at den Konsul, som han har udnævnt til at gaa til Shanghai, var Kommand *Tu-sze*, og nu bruger I Navnet *Tu-je* for den Konsul, som I vil bringe til Shanghai i et Krigsskib, saaledes at der ogsaa her er en Mangel paa Overensstemmelse i tidligere og nuværende

Breve, og det er højlig nødvendigt, at vi gøre Fore-spørgsel denne Genstand angaaende.“

Inden Afrejsen fra Hongkong lod Bille fejre to Fester om Bord i sit Skib. Den ene var Sct. Hansdag, den 24. Juni, Aarsdagen efter Korvettens Afrejse fra Kjøbenhavn. Dels af denne Aarsag, dels fordi alle havde modtaget gode Efterretninger hjemme fra, indbød Bille en Del af Besætningerne fra de engelske Orlogsmænd. De blev beværtede med Fisk og Steg, Vin og Punch; Bordene var dækket paa Batteriet og Banjerne, Skansen var Dansehal, Musikken spillede, og det gik lystigt med Sang og Klang, Dans og forskellige Lege, Skaaler for Konge og Fædreland, Venner, Koner og Børn. Ingen blev glemt, alle var glæde og lystige, og — som Bille selv skriver:

„alle skiltes ad i en munter Stemning, og med Tilfredshed kan jeg tilføje: uden den mindste Uorden havde forstyrret den herskende gode Tone, skønt næsten 300 Mand deltog i Gildet.“

Den anden Gang var den 28. Juni, Dronningens Fødselsdag, som blev højtideligholdt med Flagning og Salut fra baade „Galathea“ og fra de engelske Orlogsmænd. Bille skriver:

„Jeg tør antage, Selskabet om Bord for en af de lystigste Fester, der har været givet i Hongkong, i det mindste efter den Munterhed, der herskede mellem mine Gæster, i Sammenligning med hvad jeg saa efter Gilderne i Land. Blandt andre havde jeg om Bord den Dag den bekendte Sinolog Gutzlaff, oprindelig præj-sisk Missionær i Kina, men nu Tolk for det kinesiske Sprog ved det britiske Guvernement. Denne lærde og udmærkede Mand blev saa lystig, at han forsømte sin Eftermiddags-Prædiken i Land og dansede paa Skansen tilligemed os andre. Dagen efter maatte vor Præst, Herr Hansen, i denne Anledning høre en hel Del haarde Ord af Madam Gutzlaff om: Ugudelighed og meget mere.“

Medens Korvetten laa ved Hongkong, blev Sejl og Rejsning eftersat, Vand og Proviant taget om Bord for seks Maaneder. Den 30. Juni om Morgenen lettede „Galathea“ — atter med de to kinesiske Lodser om Bord — og stod op til Wampoe Red; Korvetten maatte ikke gaa op til selve Kanton.

Bille fortæller fornøjeligt om sit Ophold her og de øvrige Steder i Kina, han besøgte; beskriver interessant og friskt Forholdet mellem de forskellige europæiske Faktorier (Handelspladser), som var skilt fra Kanton By ved en høj Mur, fortæller om de yderst hæderlige kinesiske Handelsfolk, om den kinesiske Pøbels Had til de hvide Mennesker og endda om et mindre Oprør, hvor han maatte sende „Galathea“s Landgangskom-pagni ind til Assistance for de danske Faktorifolk. Han beskriver meget indgaaende det kinesiske Selskabsliv, kinesisk Teater, Mandarinerne, kinesiske Gæstebud — alt sammen med et lunt Smil i Øjekrogene. Kinesernes Renlighed imponerede ham ikke — hvad nyttede det, at de var pertentlige med deres Person, naar deres Gader var ligefrem uhumske? Han skriver:

„Husene er i Almindelighed to Stokværk høje: den samme graa, smudsige Farve hersker overalt, og da aldrig Sol og Luft trænger ned i Gaderne, er disse stadig fugtige og fedtede af Snavs og alskens Affald fra de ved Siden liggende Boder. Hvad der endelig gjorde mig disse Gader i høj Grad modbydelige, var den Skik, at den Slags Urenlighed, som man ikke gerne nævner, samlede her i aabne Spande for hvert Hus og købtes som kurante Varer af de vindskibelige omboende Landmænd til deres Markers Gødning. Da der nu samtidig hermed løbe en Mængde Vandbærere om, som bringe det friske Vandforraad til hvert Hus i aabne Spande, saa er det ikke sjældent, at disse to Slags Spande karambolere i de smalle Gader. Nej, Orden og Renlighed er ikke Kinesernes Hovedegenskaber, og naar der ikke udbryder smitsomme Sygdomme i disse tæt befolkede, sammenpakkede Byer, saa er det sandelig et stort Bevis paa deres Beboeres fortræffelige Konstitution, thi den Luft, man indaander, er langt fra ren og velgørende.“

Den 11. Juni om Morgenen lettede „Galathea“ atter fra Wampoe og drev med Strømmen ned ad Kanton-floden; ankrede, naar Strømmen skiftede, lettede igen, da Ebben satte ind, havde en haard Tørn med Krydsning og kom Dagen efter Klokken 2 om Eftermiddagen tilbage til Hongkong og ankrede.

„Nu var omtrent Halvdelen af Ekspeditionen tilbage lagt saavel i Tid som i Rum,“ siger Bille, „det var endvidere det sidste Sted, hvorfra jeg i lang Tid turde vente at kunne hjemsende Breve og Dokumenter ad en direkte Vej med nogenlunde Sikkerhed. Jeg troede det derfor rigtigst at hjemsende herfra alt, hvad der var optegnet og kunde betragtes som et afsluttet Heelt: dels for at det kunde komme Videnskaberne til Nytte saa snart som muligt, dels for at det ikke skulde gaa tabt, i Tilfælde af en Ulykke tilstødte os paa den endnu forestaaende Del af Togtet. Det blev derfor tilligemed mine Rapporter og Kopierne af min Korrespondance med de kinesiske Autoriteter, Kopi af Korvettens meteorologiske, fysiske og geografiske Journaler, Observations-Protokollen, Kronometrenes Sammenligning vedkommende, 8 Kopi-Kort af de paa Nikobarerne foretagne Opmaalinger, rettede efter de senere paa Batavia tagne Observationer, 4 Kort med Korvettens Rute, afsat fra Plymouth til Hongkong, hjemsendt. Alt blev adresseret til den danske Minister i London og overgivet til Generalguvernørens Varetægt.“

Saa havde Bille gjort rent Bord, og den 7. August forlod „Galathea“ Hongkong for at besøge de nordlige kinesiske Havne Amoy, Tschusan og Shanghai. Om disse Byer fortæller Bille paa lignende Maade som for de sydligeres Vedkommende let og let ironisk om flere store Middage, han var indbudt til, om de mange løjerlige Retter og de specielle kinesiske Komplimenter og Ceremonier.

Fredag den 7. August 1846 forlod „Galathea“ Kina og begyndte den lange Rejse over Oceanet til Sandwichs-Øerne.

(Fortsættes).

Hvorledes mange torpederede Skibe blev reddet

Mange Mennesker i Handelsmarinen har under Krigen reddet Livet ved Hjælp af en Opfindelse, der er gjort af Mr. Lynn Nelson i Eagle Oil and Shipping Compagny. Tusinder af Tøns værdifuld Benzin og Olie og Tankskibe, der havde denne Last om Bord, vilde være gaaet tabt, hvis ikke Mr. Nelson havde faaet den Ide, at anvende Trykluft til at bjerpe torpederede Skibe med.

Planen omfatter Installering af et Kompressor anlæg i hver Ende af Skibet, forbundet med en Trykluftledning i hele Skibets Længde forsynet med Afgreninger med passende Mellemrum. Øjeblikkelig Gangsætning er absolut nødvendig for Gen-

nemførelse af Planen, hvorfor Kompressorerne maa kunne startes samtidig med, et Angreb sætter ind, saa Trykluft med det samme kan tilføres den Tank eller det Rum, der har faaet en Læk. Det bevirker, at det indstrømmende Vand stoppes, og efterhaanden som Trykket stiger endda kan trykkes ud. Ved at vedligeholde Trykket kan Tankskibet holdes flydende, saa det kan naa en Havn, hvor det kan repareres. Det er imidlertid kun een Side af Anvendeligheden. Dersom der udbryder Ildebrand, og den normale Installation er ude af Drift, kan trykluftdrevne Pumper senkes udenbords, saa Ilden derved kan bekæmpes. Desuden kan enhver dampdrevne Hjælpemaskine virke med Trykluft. Der har været Tilfælde, hvor Styremaskiner har været drevet paa denne Maade under Skibets Bugsering i Havn, naar Kedlerne har været ødelagt. I Havn kan Trykluft ogsaa bruges til at losse en Ladning Benzin eller Olie.

Søværnet

Unge Mænd (ca. 17—22 Aar) antages i Begyndelsen af
Januar 1946 som

Math-Elever

til frivillig, midlertidig Tjeneste og Uddannelse ved forskellige Tjenestegrene (Artilleri, Matros, Mine, Torpedo, Radio, Intendantur (herunder Kontor), Artillerimekaniker, Skibbygger, Sanitet, Proviant (Kokke og Hovmester), Maskin (herunder Fyrbedere) i mindst 2 Aar og 3 Maaneder.

Værnepligten aftjenes samtidig.

Legemsundersøgelse, Prøver m. m. finder Sted i Løbet af November-December Maaned d. A.

Eleverne har fri Kostforplejning, Ophold, Mundering, Sygepleje og Uddannelse og desuden 5,50 Kr. om Dagen foruden Tillæg under Udkommando m. m. Enkelte Grupper (Maskin-, Artillerimekaniker-, Skibbygger-, Torpedo- og Proviant-Elever) desuden 1,50 Kr. daglig i Specialisttillæg.

Efter Udløbet af 2 Aar og 3 Maaneder kan Eleverne antages som Mather, der har fri Sygepleje og Mundering samt 7,95—11,85 Kr. daglig foruden Tillæg under Udkommando. Desuden ydes der i Specialisttillæg 2,00 Kr. daglig til enkelte Grupper i de første 2 Aar efter Antagelsen som Math.

Anmeldelseskema samt nærmere Oplysninger, derunder om Udsigterne til Antagelse som Math og senere eventuel Fortæmmelse til Befalingsmand, faas ved Henvendelse (skriftlig eller mundtlig) til Søværnskommandoens Personalkontor, Holmen, København K. Telf. Sundby 5671.

Ansøgningsfristen udløber den 12. Oktober 1945.

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

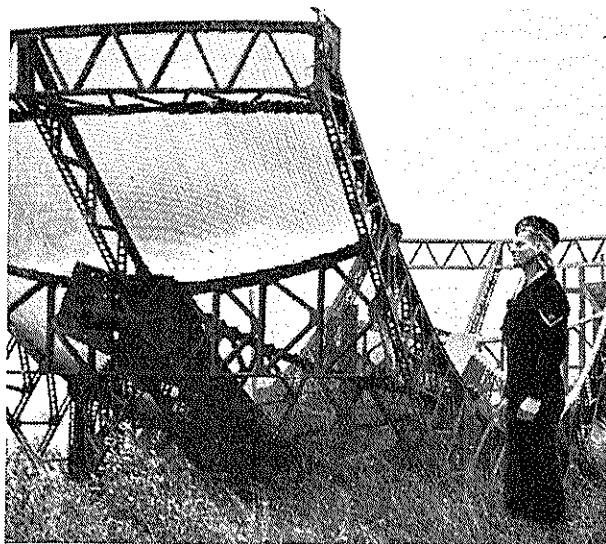
Pejlestationen paa Gedser Odde

Tekst og Fotos: Carl Østen



„Hvor Bolgen larmer højt fra So om Danmarks gamle Rige“ — viser i Sandhed dette Billede, der viser Pejlestationens Mandskab, som fra en af Oddens Højder betragter den oprorte Østersø.

FRA de allierede Magter har Danskerne blandt meget andet overtaget de af Tyskerne i Danmark oprettede Pejlestationer til Pejling af Aeroplaner. — „Vikingen“ har her besøgt den sydligste af dem, der er anlagt yderst ude paa Klinten ved Gedser Odde, Danmarks sydligste Punkt, i naturskønne Omgivelser, som herved er skamferet, ikke mindst ved en ved Siden liggende Barak, der nu bebos af tyske Flygtninge, som her tilbringer et Friluftsliv, der kunde have kommet mangen en Dansker til Gode i Stedet for. Pejlestationen har været bevogtet af 3 Math'er fra den danske Marine under Ledelse af Orlogskaptajn Schmidt, der har haft sit Domicil i Nykøbing F. Foruden Pejlestationen findes 3 Kanonstillinger til svært Skyts og 1 til Luftsøts. Stationens Virke er i en kort og populær Form følgende: Naar den pejler, altsaa sender Radiobølger ud, viser alle faste Genstande i Luften sig indtil 200 km borte i det interne Anlægs Kathoderør, efter hvilken Pejling saa Skytset indrettes. Som bluff herimod var det, at de allierede Flyvere anvendte de Staniolstrim-



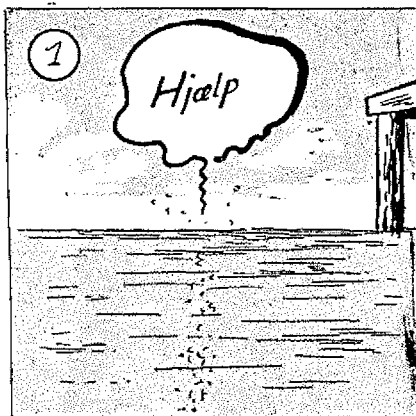
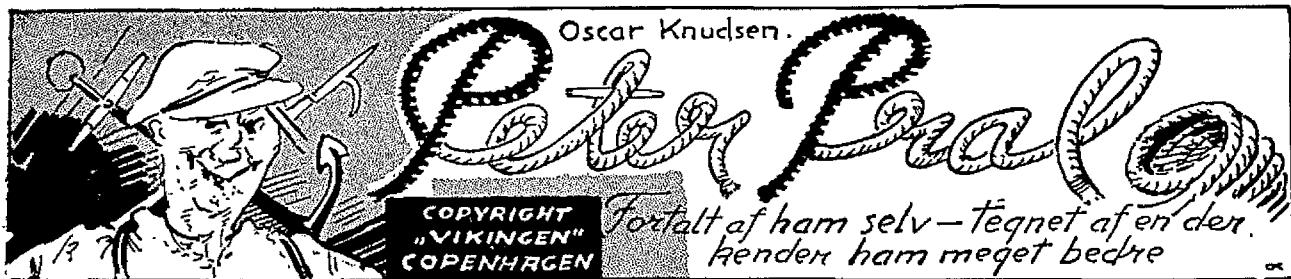
Et af de kæmpemæssige Parabol-Stativer, der var et Led i en nyere Opfindelse, som Tyskerne ikke naaede at faa Juldøft inden Kapitulationen. Math Hans Koch studerer her dets Sættelse.



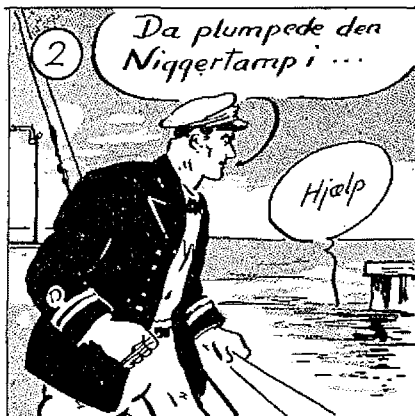
Tyskerne naaede ikke at faa lagt Ferskvandsledninger fra Gedser og ud til Odden. Matros-Elev Helge Petersen er her ved at hente fersk Vand fra en Drøning, der her midt i den høje Klint har sit Udlob.



At man har godt og rigeligt Ferskvand paa Odden er ikke nok. Medens Frihedskæmpere passer Vagten paa Stationen, er Besætningen in pleno taget ind til Gedser for at faa Middagsmad samt — deres overtalende Stillinger synes at angive det — at faa Hotelejer Fjord Kirkegaard til ogsaa at komme frem med Ølkassen.



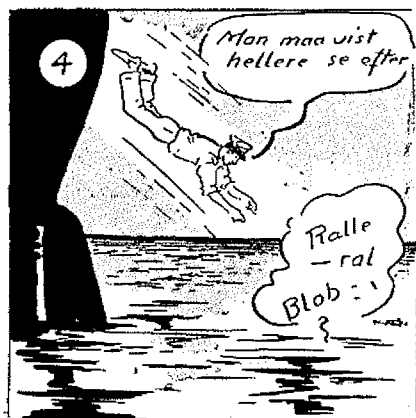
Saaledes klang Raaber udover den stille Havn. Princetown Havn for en Del Aar tilbage. De husker, at jeg besvimeede ved Meddelelsen om, at en anden havde fisket min Kuffert med Guldposerne fra „P. P. Snow Service and Assistance Comp.“ Og at jeg forklædt som Neger faldt i Vandet.



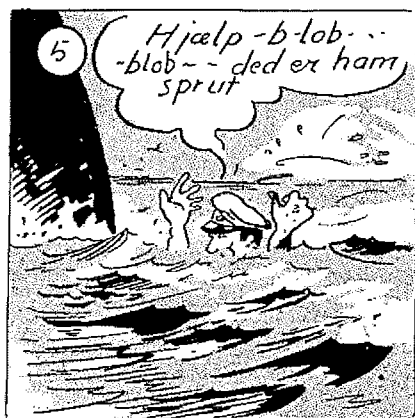
Mit Raab høretes af 1ste Officer Thomas B. Jackson oppe paa S/S „Perseus“ Halvdæk. Som jeg for har bemærket, var Thomas B. en dristig og foretagsom Skibsofficer. En Handlingens Mand, der var parat til at vove Trajen selv for en sølle Niggers Skyld. (Er Niggere for øvrigt altid „sol-le“?) Forf. Anmærkning.



Da jeg senere hen drillede ham lidt med hans God- for ikke at sige Bihjertethed, forsøgte han at klare den med, at han troede, at det var en dansk (eventuelt dansk-vestindisk) Neger, der raabte om Hjælp. (Engelsk „help“). Og at det saaledes var en national Handling, han udførte!!! - det Barn.



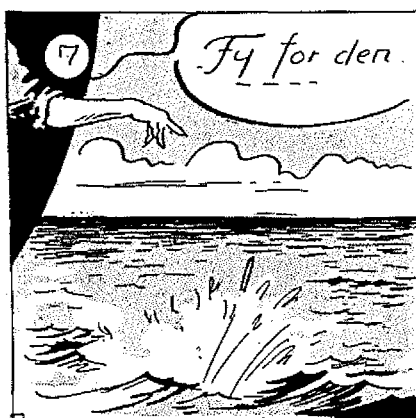
Naa, som en Pil fløj han gennem Luften. Idet han kastede Trojen - men ikke Hatten. Hvorfor Redningsmænd altid kaster Jakken men ikke Hovedbeklædningen, har jeg aldrig forstaaet. - Det ene Klædningsstykke er dog lige saa værdifuldt som det andet. - - -



Jeg kom til mig selv i det kolde (+10°) Vand!



Negerfarven var skyldet fuldstændigt af mig i de varme Vand, og Jackson fik sit Livs største (?) Overraskelse. Det havde den Skøjer (Norak) vist ikke ventet. At springe ud efter en Neger og faa Tag i en Sir Peter Præl! - -



Hans Overraskelse var saa stor, at han slap sit Tag og lod mig glide tilbage i mit Element (Vandet). - Saa sagde det „Pladsk“ en Gang til i Princetown Havn - - -!!



Naa, jeg var egentlig ikke oplagt til Spøg den Dag. Efterretningen om, at min tabte Formue nu var landet paa uretmæssige Hænder, var et haardt Slag for mit ellers lyse og muntre Sind. Med tunge Trin endrede jeg Lejderen til S/S „Perseus“ Dæk.



At mine Venner om Bord forsøgte at sprede de tunge Tanker med alskens Spøg og Skæmt taler til Res for dem. Men for en Gangs Skyld hjalp de kære Menneskers Anstrængelser ikke. Jeg trak mig ind i mig selv, - blev en ensom og menneskeky Grubler. (For en Tid.)

Mindehøjtidelighed for Forstanderen Heinrich Gille

paa Maskinistkolen

VED en enestaaende smuk og stilfuld Højtidelighed blev Mindet om Forstander Gille hædret, og der blev afsløret en Buste af den afdøde.

Borgmester Alfred Bindslev indledede i en smuk Tale, hvori han fremhævede den afdøde Forstanders fine og noble Karakter, hans store Indsigt i den matematiske Verden og hans Forstaaelse overfor den Skole, som han helligede sin Livsgjerning.

Efter en Fællessang „Paa det jævne“ holdt Professor C. Glindemann-Nielsen Hovedtalen. Han begyndte med at fremhæve, at han selv hørte til een af den afdødes Elever, og at vi alle skyldte Heinrich Gille en Tak for noget værdifuldt, som han havde givet os. Nogle har nydt godt af hans fremragende, humanistiske Dannelse og hans store Kundskabsfylde indenfor de matematiske Fag; andre kan takke ham for Raad og Støtte ved Tilrettelæggelse og Gennemførelse af deres faglige Uddannelse.

Mange af hans Elever fra de seneste Aar deltog under deres Uddannelsestid her paa Skolen aktivt i Kampen for Danmarks Befrielse.

Gille havde disse Elevers fulde Fortrolighed; han omfattede deres farefulde Færd med særlig Omhu, og han ydede dem al den Hjælp, som han formaaede, uden Hensyn til sin personlige Sikkerhed.

Jeg føler, at der maa rettes en særlig Tak til Gille paa disse Elevers Vegne; han var ved sit Eksempel en Forkæmper for Frihed og Menneskerettigheder, og han udøvede gennem sin Holdning en betydelig Indflydelse, ikke alene paa disse Elever, men paa alle, som i Kraft af en fælles, demokratisk Livsopfattelse kom i Forbindelse med ham.“

Videre udtalte Professoren: „Hans Udvikling som Socialist er foregaaet i Tiden, før jeg lærte ham at kende, og hidrører, saa vidt jeg ved, ikke mindst fra den Tid, da han som ung Haandværker med videnskabelige Interesser blev optaget i de frisindede Kredse inden for den akademiske Verden, som tilsluttede sig det gamle Studentersamfund.

Jeg har ofte udvekslet Tanker med Gille om Socialismen. Gille var selvfølgelig fuldt fortrolig med Socialismens Teorier, af hvilke der som bekendt er nogle Stykker, men det, som interesserede ham mest, eller i hvert Fald det, som bragte os nærmest hinanden, var hans Interesse for de Omraader af Socialismen, hvor denne giver sig Udtryk i praktiske Bestræbelser for sociale Reformers.“

Han sluttede sin Tale med at udtale: „Som Humanist og Socialist taaler han Sammenligning med enhver Frihedens Mand i sin Samtid; faa har været bedre begavet end han, og ingen har været mere uegenlyt.“ Og senere:

„Vi, Venner af Heinrich Gille, som er til Stede her i Dag, vil altid værne om hans Eftermæle.“

Derefter havde Maskinistkolens nuværende Forstander Ordet. Han sagde: „For godt syv Maaneder siden talte Forstander Heinrich Gille fra denne Talerstol som Indleder ved et Foredrag, hvor Størsteparten af Skolens Lærere og Elever var tilstede, og mange af dem, der den Dag hørte Forstander Gilles Ord, vil være enige med mig i, at paa smukkere og mere værdig Maade kunde det Emne, der den Dag skulde be-

handles, ikke være blevet indledet. Ingen af os anede, at i det Øjeblik tegnedes for os det sidste Billede af Forstander Gille, for mange maaske det Billede, der vil staa klarest i Erindringen i de kommende Aar.

For mig personlig dannede denne Begivenhed Slutningen paa næsten 10 Aars Samarbejde med Forstander Gille, et Samarbejde, som jeg for mit Vedkommende ikke har kunnet ønsket mig bedre. Jeg husker endnu den Dag, jeg tiltraadte som Inspektør, og Gille og jeg sad paa Forstanderens Kontor i den gamle Skole paa Nørrebrogade og drøftede Hovedlinierne for de kommende Aars Samarbejde. Senere forstod jeg, at det var typisk for Forstander Gille, da han den Dag fremhævede Betydningen af, at vi altid kunde stole paa hinanden, altid var loyale overfor hinanden. En af de Ting, der prægede Gille mest, var jo netop hans usvigelige Loyalitet overfor alle, han kom i Berøring med.“ Og sluttede med: „Naar Skæbnen nu een Gang formede sig saaledes, at Forstander Gille ikke naaede alt det, han havde ønsket, vil Fremtiden forhaabentlig vise, at han opnaaede at indpode de Ideer, der for ham syntes bærende for Skolens Arbejde, i sine Efterfølgere — og vi, der har faaet det ærefulde Hverv overdraget at fortsætte Forstander Gilles Arbejde, har ikke roget højere Ønske, end at det, naar vi en Gang maa lægge Arbejdet i andres Hænder, maa siges, at vi videreførte Arbejdet i Heinrich Gilles Aaand.

Derefter havde Lærerforeningens Formand, Svend Aage Petersen, Ordet og udtalte, at Skolens Lærere stod i stor Taknemmelighedsgæld til Forstander Gille, samt at han var overbevist om, at den smukkeste og værdigste Maade at holde Gilles Minde i Ære var i de kommende Aar at stræbe efter at bevare den Arbejdsglæde og Samarbejdsfølelse, der herskede paa Københavns Maskinistkole i de Aar, Gille var Skolens Forstander. Ogsaa Formanden for Københavns Maskinistkoles Elevforening, Svend Aage Sørensen, havde Ordet.

I smukke og velvalgte Ord overgav han en Buste til Maskinistkolens Bestyrelse. Busten var blevet til ved Bidrag af Skolens Elever og andre Interesserede, som havde staaet Gille nær. Busten er udført af Billedhugger Luckow-Nielsen: Han dvælede ogsaa ved Gilles store Forstaaelse af Ungdommen og specielt hans Hjælp til Elevforeningens Start. Direktionens Formand, Borgmester Alfred Bindslev, modtog Busten paa Direktionens Vegne og udtalte, at intet kunde være Skolens Ledelse kærere end at værne om den Buste. I meget smukke Ord udtalte han et Ære være Heinrich Gilles Minde.

Busten, der blev afsløret, var en Gibsafstøbning af den rigtige Buste. Denne var opstillet i Forhallen til Maskinistkolen.

Efter Højtidelighedens Afslutning begav Fru Gille sig sammen med Borgmester Bindslev og Gilles øvrige Familie samt Direktør Maegaard fra Rederiforeningen sig ud i Forhallen for at være de første til at beskue den Buste, som skulde være et Minde over en elsket Forstander.

Referenten.

4 Trumfer



„Barken Margrethe“

Denne store Roman paa 270 Sider (Format 21 x 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 Kartonnering.

„Barken Margrethe“ er saa kendt over hele Danmark, at enhver, der har set Filmen, ogsaa bør eje Bogen.

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.

Hvad Pressen sagde om

„De skal nok blive glemmt“

„De skal nok blive glemmt!“ 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 Søman-

fra

VIKINGEN'S

Forlag

Christiansborggade 1
København V

Telf. C. 9822

Byen 8040

Den bedste Konfirmationsgave

»Barken Margrethe«

Pris Kr. 4,50

»Leopardlængen«

Pris Kr. 8,50 — Kart. Kr. 10,00

»De skal nok blive glemmt«

Pris Kr. 7,50

»Den shanghajede Præst«

Pris Kr. 6,50 — Kart. Kr. 8,00

dens Indsats under Forhold af saa katastrofal Art, som de færreste af os gør sig klart.

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, før end man slutter paa sidste Side.

En Bog, vi trygt kan anbefale de af vore Læsere, der søger en spændende og underholdende Lektüre.

Hvis Bogen er udsøgt hos Deres sædvanlige Boghandler, saa bestil den direkte paa Vikingens Forlag.

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Oktober 1945



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 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-Frønske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi 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 Solnæs
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svonningaen
 A/S Em. Z. Svitsera Bjergnings-Entreprise
 Svitsera Bugserafdeling
 D/S Torm
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Rederiet Ove Skou's Nybygning M/S »BENNY SKOU«

Danmarks decimerede Handelsflaade har fornylig modtaget et meget værdifuldt Tilskud, idet Skibsreder Ove Skou i August modtog sin Nybygning, M/S „Benny Skou“, fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri.

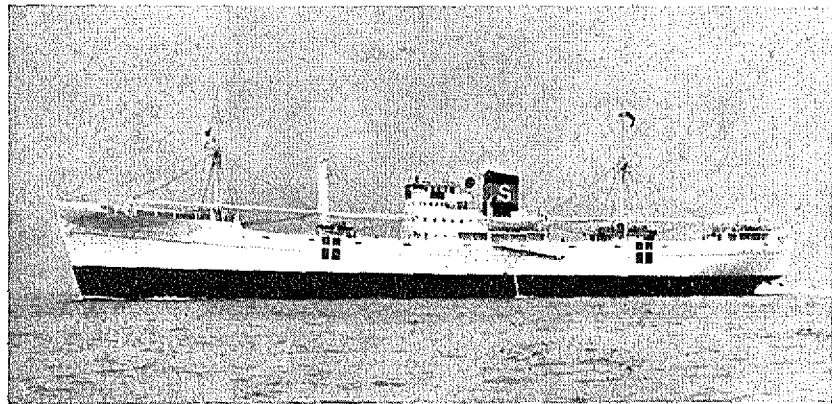
Skibet er lige hjemkommet fra sin Jomfrurejse til U.S.A.

M/S „Benny Skou“ er et overordentlig smukt Skib med meget fine Linier. Det er et tydeligt Bevis for den høje Standard, B. & W. har naaet, og det er en Fryd for enhver Sømands Øje.

„Benny Skou“, der er paa 6850

Tons D.W., er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: 365' — 55'6" — 26'6". Det er udstyret med 5 meget store Luger og 10 Spil og Bomme med en Kapacitet af 5 Tons, og endvidere er der for og agter anbragt en Bom, der kan tage ikke mindre end 25 Tons. Alt Dæksmaskineri saavel som Styremaskinen drives ved Elektricitet, og Spil o.l. er leveret af Thomas B. Thrige i Odense.

Det er bemærkelsesværdigt, at der over hele Skibet for en stor Del er anvendt elektrisk Svejsning, hvilket ikke blot medfører en Vægtfor-



M/S „Benny Skou“.

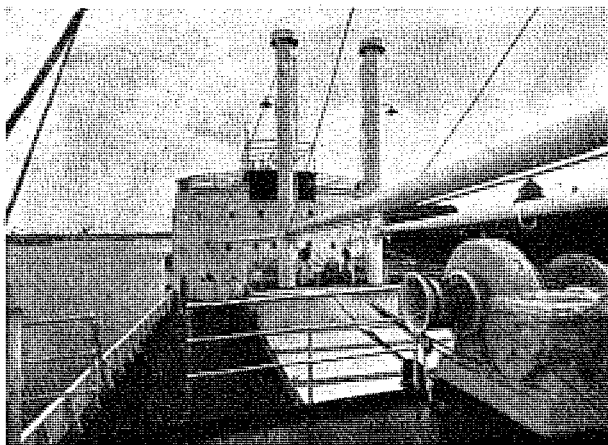


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Udsigt over Fordæk mod Broen.

mindsning paa 6—7 pCt., men ogsaa gør hele Skroget stærkere.

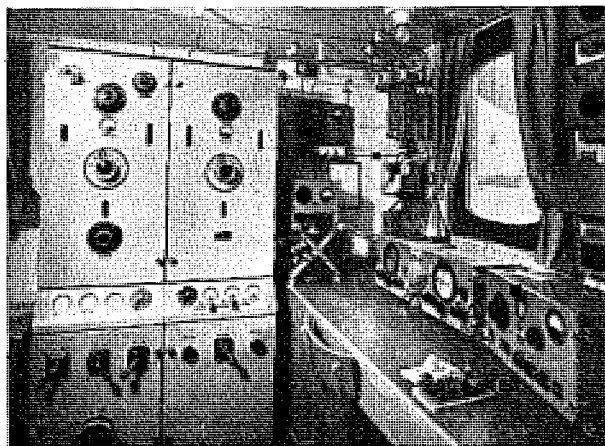
Forkant af Overbygningen er ganske afrundet, saaledes at der opnaas mindst mulig Luftmodstand, og Skibet er bygget med udfaldende Stævn (soft nose) prydet med Rederiets Bomærke samt Krydserhæk.

Ved Valg af Agterstævnens Form er der taget Hensyn til de nyeste Erfaringer vedrørende Strømlinernes Indflydelse paa Skibets Fart.

Gangene paa Forkant er forsynet med Skærme, der lukker for Vind og Vejr, ligesom der paa Underbroen er bygget Verandaer paa begge Sider af Brohuset.

Maskineriet bestaar af en B. & W. Dieselmotor paa ca. 5500 IHK., der beregnes at kunne give Skibet en Fart paa 15 Knob lastet, og Skibet bliver saaledes en af de hurtigste Freighters indenfor Danmarks Handelsflaade.

I Maskinrummet er endvidere anbragt 3 Hjælpe-motorer ogsaa af B. & W.'s Fabrikat, samt adskillige



Den største Radiostation i noget dansk Skib.

Pumper, hvoraf den ene kun skal anvendes til en Høj-tank, beregnet til at transportere 750—800 Tons vegetabilsk Olie.

Paa Kommandobroen er bygget et stort Styrehus, hvorfra man har en fortrinlig Udsigt fremover. Her ligger ogsaa Radiostationen (den største Station, der endnu er monteret i noget dansk Skib), der er udstyret med alle tekniske Finesser, kort sagt med det mest moderne og effektive Udstyr, der kan skaffes. Foruden Radiotelefon er her anbragt 3 Stk. forskellige Sendere samt en Nødsender. I Bestiklukafet er Ekkolod samt elektrisk Log og Radiopjeler. Der forefindes ligeledes Telefoner overalt i Skibet.

Paa Underbroen ligger Kaptajnens apartments, en rummelig og lys Salon, samt Sovekammer og Bad.

Paa Baadedækket er anbragt 6 Passagerkamre, hver



Rygesalon i M/S „Benny Skov“.

med 2 Køjer, og til hvert Kammer hører særskilt Badeværelse med indbygget Kar, Toilet og Haandvask. Kamrene er meget smukt udstyret med bløde magelige Sofaer og Lænestole og udmærkede Sengepladser. Hvert Kammer har sin Grundfarve, grøn, blaa, gul, lilla, rød og hvid, og denne Farve gaar igennem overalt i Kammeret, paa Vægge, Betræk paa Møbler o. l.

Paa dette Dæk ligger endvidere Rygesalonen, der præsenterer sig meget stilfuldt og smukt.

Gennem den smukke indvendige Trappe, der gaar fra Hoveddæk til Underbro, kommer man til Hoveddækket, hvor Spisesalonen er anbragt. Denne giver Besøgeren et meget rent og sobert Indtryk med Vægge af smukt behandlet Palisandertræ og med et meget nydeligt og praktisk Udstyr.

Her ligger endvidere Pantry og Kabys, der er store, lyse og rummelige, med hvide Fliser og forkromet

 <p>Hovedoplæg for Danmark</p>	<p>Grundlagt 1875</p>	<h1>Th. Møller</h1>	<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>	

Staal. Der er i Kabyssen oliefyret Komfur, elektrisk drevne Køkkenmaskiner, saasom Kødmaskiner, Røremaskiner m. m., og et meget stort Sabroe Kryos Anlæg leverer den fornødne Kulde til de store Kølerum for Provianten. Forholdene her opfylder alle hotelmæssige Krav.

Paa dette Dæk ligger endvidere Hospital, samt Kamre for Officererne. 1. Styrmand har foruden sit Kammer et Kontor, der er saare praktisk indrettet. 1. Maskinofficer har et Opholdskammer samt et Sovekammer. Ogsaa disse Kamre er smagfuldt udstyret.

Endvidere findes her Officerernes Messe, der virker overordentlig hyggelig.

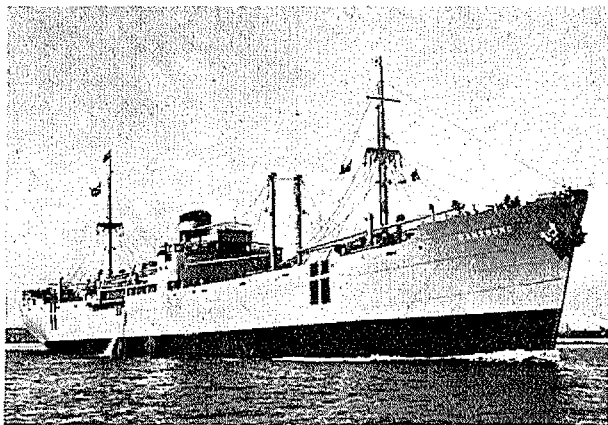
Mandskabet bor agter i 1- og 2-Mandskamre, og her findes endvidere Messe til henholdsvis Dæks- og Maskinbesætningen. Agter er anbragt Bænke, hvorpaa Mandskabet kan tilbringe Frivagter.

Det var en Fornøjelse at gennemgaa dette meget smukke og praktiske Skib, og M/S „Benny Skou“s Reder, Skibsreder Ove Skou, modtager med dette Skib et betydeligt Tilskud til sit Rederis Flaade.

Endnu en Nybygning til »Dannebrog«

Burmeister & Wain har afleveret M/ „Dansborg“, som er bygget til A/S Dampskibsselskabet Dannebrog, København, og Skibet er i Øjeblikket paa sin Jomfrurejse til England.

M/S „Dansborg“ er et Lastmotorskib med fire store Lastrum og Højtank. Det er paa 4,984 BRT., Displacement 12,560 Tons og DW. 8,920 Tons. Skibet har føl-



M/S „Dansborg“.

gende Hoveddimensioner: Længde 415'0" — Bredde 56'0" — Dybde 28'8" — Dybgang lastet 25'7".

Alt Dæksmaskineri for Lossegrejer, Ankerspil og Styremaskine er elektrisk drevne. Foruden de alminde-

lige 5 Tons Bomme har Skibet en 15 Tons Bom for svært Gods.

Apteringen for Mandskabet er indrettet agter udelukkende med 1-Mandskamre samt med Messer for Maskinpersonale og Sømænd. Officerskamrene er beliggende midtskibs med et Kammer for hver Officer. Paa Baadedækket findes moderne udstyrede Kamre for 6 Passagerer, Spisesalon og Kaptajnskamre. Bestik- og Radiorummet paa Kommandobroen er udstyret med Radiosender og Pejleapparat samt Ekkolod. Proviantrummet under Huset midtskibs er forsynet med Kølerum for Kød og Grøntsager, og endvidere er der Rum for almindelig Proviant. For Brandslukning er der indrettet et CO₂-Anlæg med Ledning til hvert Lastrum.

I Skibet er installeret en direkte-omstyrbar, enkeltvirkende, 8-cylindret, 2-takts, indelukket, tryksmurt Krydshoved Dieselmotor, Type 862-VTF-115 med Trykforstøvning, Cylinderdiameter 620 mm, Slaglængde 1150 mm, i Stand til at udvikle 4800 IHK., svarende til ca. 3900 EHK. ved 120 Omdrejninger pr. Minut. Denne Hovedmotor vil være i Stand til at give Skibet en Fart af ca. 13 Knob paa Prøvetur.

Endvidere er der installeret tre 3-cylindrede Hjælpe-Dieselmotorer af B. & W.'s ikke-omstyrbare, enkeltvirkende, 4-takts, indelukkede, tryksmurte Trunktype 325-MTH-40 med Trykforstøvning, hver direkte koblet til en Dynamo paa 100 Kw ved 220 Volts Spænding og 425 Omdrejninger pr. Minut.

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

G. B. HANSENS ETABL.

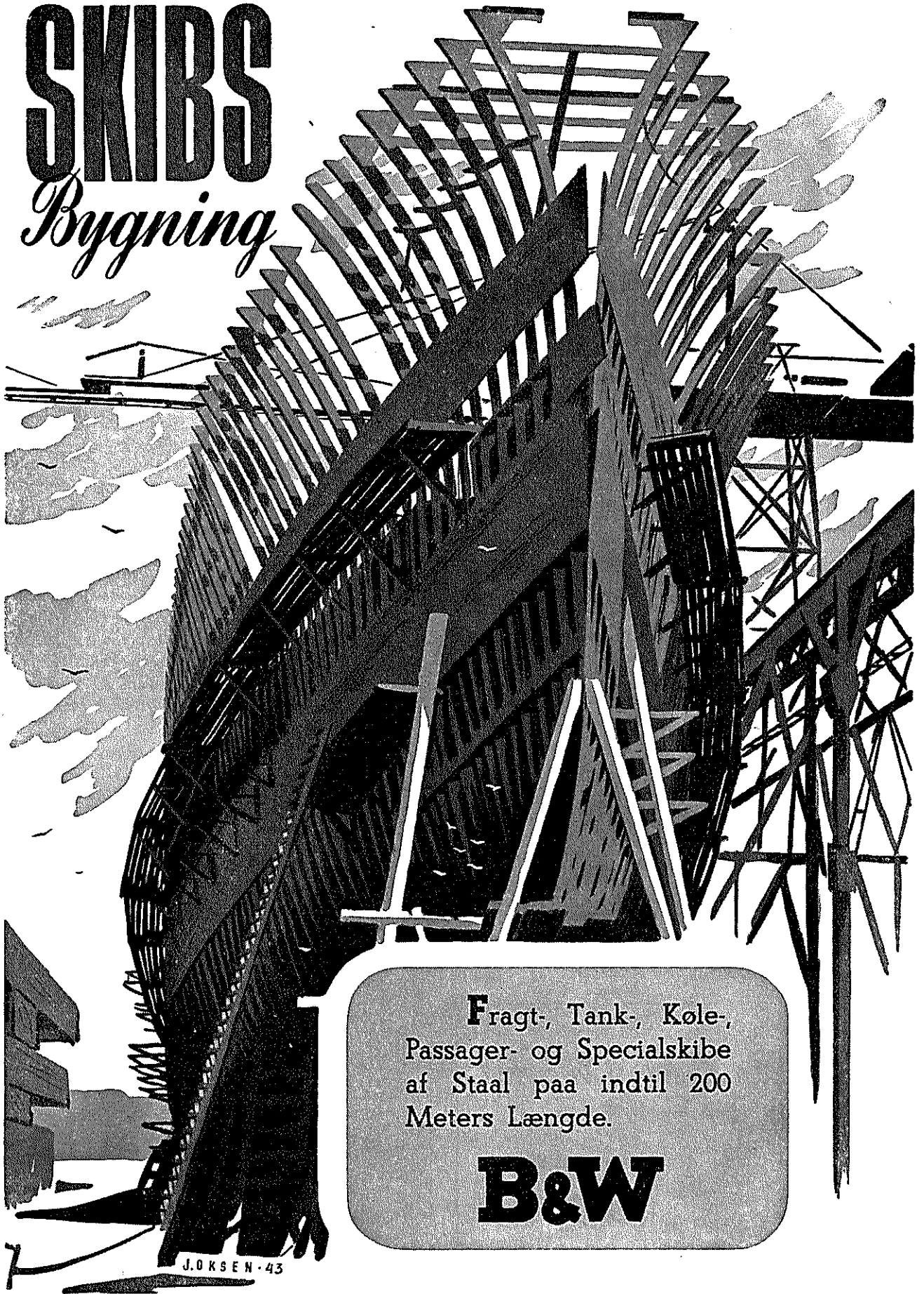
BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

SKIBS

Bygning



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

B&W

J. OKSEN · 43

1/5 BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGG

RADAR.

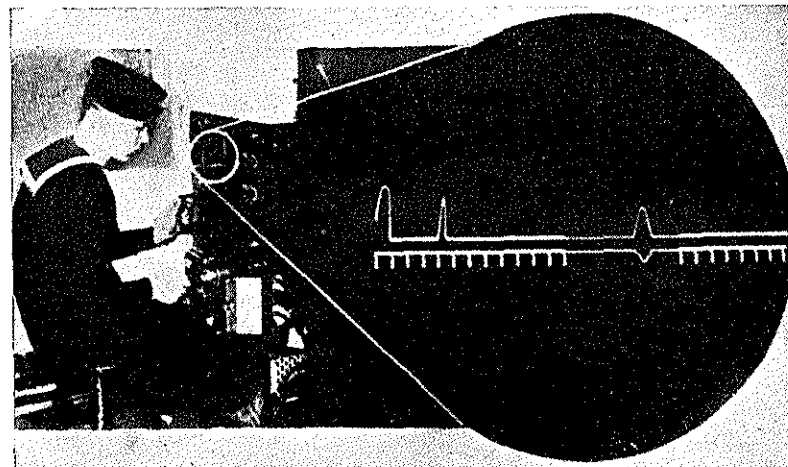
der vandt Krigen for de Allierede, vil blive til uvurderlig Nytte for Fredens Skibsfart.

IFredstid vil selv Verdens bedste Opfindelse kun have teoretisk Betydning, saalænge Opfinderen ikke kan faa den udnyttet økonomisk. — En Opfindelses Værdi er afhængig af, om den paa den Tid, hvor den gøres, er paakrævet, d. v. s. tjener et nyttigt Formaal.

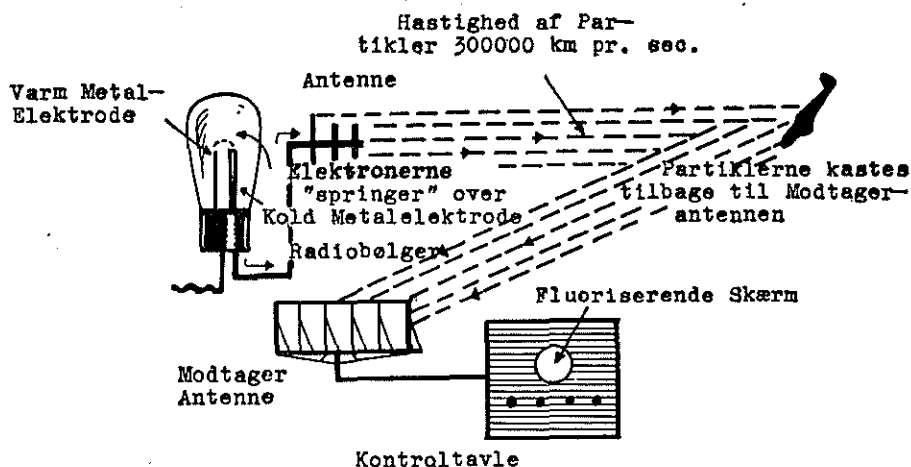
Anderledes stiller Forholdene sig i Krigstid. De gælder det om for enhver Pris at komme foran Fjenden, at udvikle „hemmelige“ Vaaben, som kan tjene ens egne Formaal: at vinde den endelige Sejr.

Ligesom Verdenskrig I gav den tekniske Udvikling et langt Spring fremad — vi behøver blot at nævne Radioen og Flyvningen — som senere kom det civile Liv til Gode, saaledes har ogsaa Verdenskrig II givet Anledning til Udvikling af tekniske Opfindelser, hvoraf her kun skal fremhæves den, der inden lang Tid vil fjerne en af Sømandens værste Farer, Taagen. Vi tænker her paa Radar (engelsk Udtale „reidar“), et Ord, som er en Sammentrækning af „Radio Detection and Ranging“, d. v. s. Opdagelse og Afstandsmaaling af en Genstand ved Hjælp af Radio.

I Skibe har man i mange Aar anvendt Ekkoloddet, hvormed Vanddybden maales ved at maale den Tid, det tager mellem Udsendelsen af en Lydbølge fra Skibet, og til Ekkoet fra Havbunden modtages paa Apparatet. Princippet i Radar er det samme. Fra en Sender udsendes ultrakorte, retningsbestemte Radiobølger, som, naar de træffer en eller anden Genstand, kastes tilbage.



Radar i Marinen. Maalet ses som et omvendt V. Den underste Skala forskydes, og Afstanden overføres automatisk til Kanonerne.



Derved kan Retningen og Afstanden bestemmes, d. v. s. et Skibs, en Flyvemaskines, et Isbjergs, en Bøjes eller en Kysts nøjagtige Plads bestemmes med meget stor Nøjagtighed, 5—10 m.

Ved de engelske Krigsskibes Besøg i København kort efter den europæiske Krigs Afslutning saa man i Masterne og paa Kanontaarnene nogle mærkelige Apparater dannet af Traad. Det var Radarantennen. Med en drejelig Antenne udsendes Straalebundter af Radiobølger med en Længde paa ca. 85 cm i bestemte Retninger og med Impulser svarende til nogle faa Tusindedele af et Sekund. Et Skib til Søs kan ved at dreje sin Antenne søge hele Horisonten rundt. Hvis Radiobølgerne ikke møder nogen Hindring, viser der sig paa Modtagerskærmen kun en grøn Linie af en vis Tykkelse. Denne Linie kaldes i den engelske Marine „Græs“. Saa længe den er ubrudt, er der intet paa Havets Overflade eller i Luften. Er der imidlertid en Genstand, viser Ekkoet sig ved, at der dannes en Spids paa „Græsset“ som et omvendt V. Ved at forskyde en

Skala, saa et Hak kommer overet med det omvendte V, kan derefter Afstanden aflæses. Samtidig kan paa en anden Skærm, hvis Omkreds er forsynet med en Gradinddeling, Retningen bestemmes. Begge Observationer meddeles til Broen gennem Talerør. Da Radiobølgerne ikke er afhængig af Taage, Snefog eller andet usigtbart Vejr, kan saaledes Skydning foregaa, uden at man behøver at kunne se Fjenden.

Rardars Historie og Udvikling er lige saa interessante som de er fantastiske. Man søgte Dødsstraalerne, men fandt Radar. Dødsstraalerne er endnu ikke frembragt. Det er endnu vanskeligere end at sprænge Atomer.

En Mand ved Navn R. J. Dippy

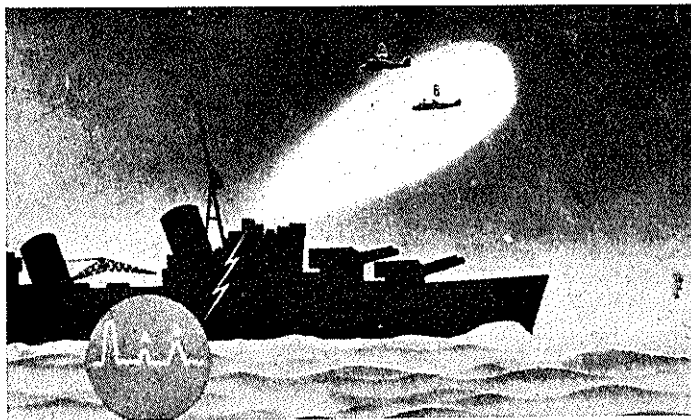
opfandt Gee, som kunde fortælle Piloterne paa Bombemaskinerne nøjagtig, hvor de var, selv tusinder af Mile fra deres Flyveplads.

Williams, Reeves og Jones opfandt Oboe, som fortalte Bombemaskinerne, hvor de skulde kaste deres Bomber paa et Signal fra England.

To Mænd ved Navn Pringle og Lines udviklede Rebecca-Eureka, som gav Faldskærmstroppeerne nøjagtig Signal til at springe i Nordmandiet eller Tyskland.

Dee, Skinner, Lovell og andre konstruerede det første H. 2 S.-Rør, som giver de svære Bombemaskiner et kontinuerligt Billede af de Egne, de flyver over, selv om de ikke kan se dem.

De forandrede ved Hjælp af et Katoderør Ekkoet til Lys, der paa en Skærm gengav Billedet af en Fly-



Flyvemaskiner er blevet indfanget paa Skærmen, hvor de viser sig som to omvendte V. Den ene Maskine er delvis udenfor Radiobølgerne og giver derfor et svagere Billede.

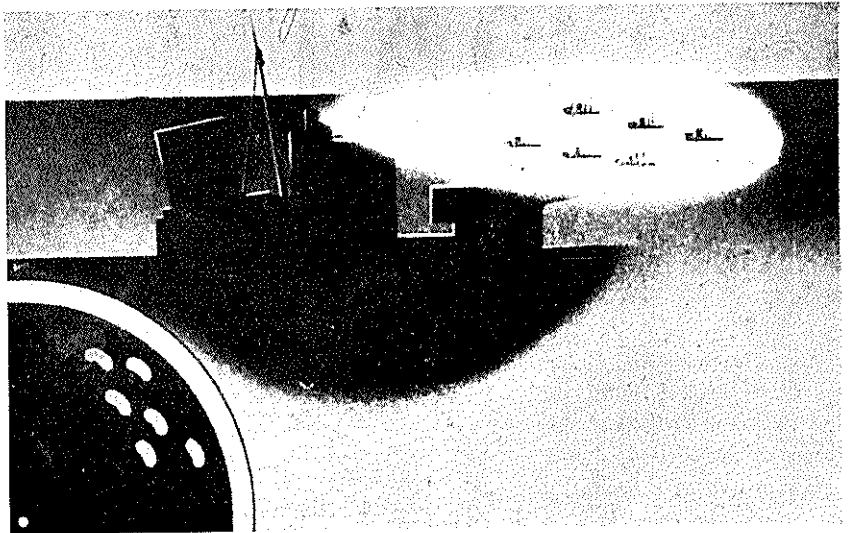
vemaskine, et Krigsskib eller en Undervandsbaad. Herved kunde bestemmes Plads, Retning og Hastighed af Fjenden, som derved mistede et af sine vigtigste Vaaben, Overraskelsen.

Denne næsten utrolige Historie startede i 1933, da Hitler kom til Magten. R.A.F. ønskede, men kendte ikke, et Middel til at opdage en Flyvemaskine, der nærmede sig, selv om Himlen var overskyet eller om Natten.

I September 1935 var den første Radarstation færdig. Den kunde lokalisere en Flyvemaskine paa 23 km's Afstand. I September 1938 kunde det gøres paa 225 km's Afstand.

Langfredag 1939, da Tyskland marcherede ind i Prag, begyndte der Døgnvagt paa Radarstationerne langs hele Kysten fra Scapa Flow til Portsmouth.

I September 1939, da Krigen brød ud, var Kæden komplet.

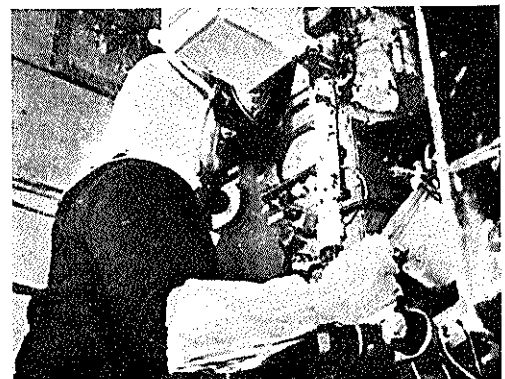


Ved Hjælp af Radar har Skibet opdaget en Formation af fjendtlige Skibe, som viser sig som lyse Pletter paa den mørke Skærm.

Radars Betydning blev hurtig erkendt af baade Hæren, Marinen og Luftvaabenet. Produktionen af Radiorør steg fra før Krigen et faa Hundrede Tusinde til den nuværende, der er 38 Millioner om Aaret.

I 1942, da Englænderne i Luftkrigen gik over fra Defensiv til Offensiv, blev Erfaringerne med Radar anvendt ved Angreb. Paa de nye GCI-Stationer vil enhver Genstand paa Himlen indenfor dens Omraade paavises af Katoderøret. Det optegner ogsaa dets Kurs, hvorefter dets Retning og Fart bestemmes. Særlige Apparater bestemmer Højden.

Naar det er fastslaaet, bliver en Natjager indenfor Omraadet pr. Radiotelefon dirigeret den nærmeste Vej mod den fjendtlige Flyvemaskine. Natjagerens Kurs, Højde og Fart iagttages ogsaa, og eventuelle Direktiver gives ham. Naar Natjageren er tilstrækkelig nær Fjenden, saa hans eget Radarsæt kan fastholde ham, giver han i Raditelefons Stationen Besked om, at han selv overtager Resten og gaar i Angreb. Denne Metode viste sig saa virkningsfuld, at den uden Tvivl frelste England



Radar-Operatoren ved Apparaterne under Kamp. Han giver Observationerne til Broen gennem Talerør.

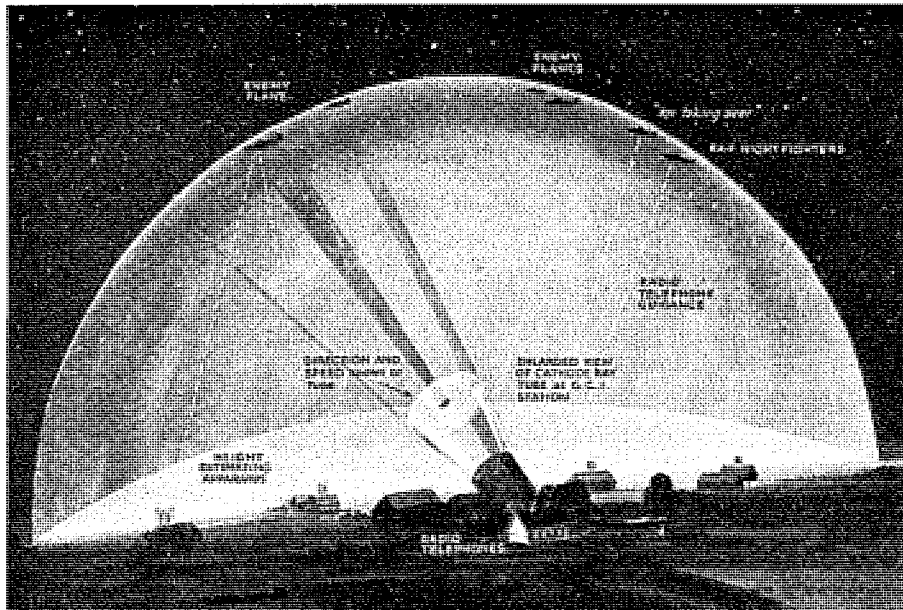
fra de værste Angreb. — —
 I U-Baadskrigen spillede Radar ogsaa en stor Rolle. Var en U-Baad først lokaliseret, blev den ubarmhertig forfulgt og holdt nede, saa den ikke kunde komme op og oplade sine Batterier, faa frisk Luft eller faa sine Kronometre stillet efter Tidssignalet. Det var et stort videnskabeligt Fremskridt, da man naaede saa vidt, at saa lille en Genstand som Kommando-taarnet paa en U-Baad kunde opdages.

Efter Søslaget Natten til den 29. Marts 1941 ved Kap Matapan i Middelhavet, hvor tre italienske Krydsere og to Torpedojagere blev sænket, telegraferede Admiral Cunningham (The Navy's „ABC“) h:em: „Vi har vundet Krigen“. Han indsaar allerede paa det Tidspunkt, hvilken enorm Betydning Radar havde. Og han fik Ret.

Den tyske Slagkrydser „Scharnhorst“, som jagede en Konvoj til Rusland i Nordatlantens Snestorm 2. Juledag 1944, blev opdaget af det engelske Slagskib „Duke of York“ ved Hjælp af Radar paa den største Afstand, hvor Radar-location er gjort til Søs. „Scharnhorst“ var endnu langt udenfor Kanonerens Rækkevidde, 33 km.

Den tyske Krydser løb lige ind i „Duke of York“s Kanoner uden at vide det, før den fik den første Salve af 35 cm Granater. Den opdagede heller ikke de engelske Jagere, før det var for sent, saa de kunde give den deres Torpedosalver.

De nedsatte „Scharnhorst“s Fart, saa „Duke of York“ kunde følge den. Der saa man kun de gulgrønne Glimt paa Radarskærmen, naar der var Træffere, eller



Radar hjælper de engelske Natjagere til at faa Kontakt med de fjendtlige Flyvemaskiner om Natten.

de 50 m høje Vandsøjer fra Forbiere. Koldt og naadesløst fuldendte Kanonerne deres Arbejde, dirigeret af Radar. Den nøjagtige Bæring og Afstand til Fjenden blev automatisk givet til Kanonerne, som automatisk blev indstillet af Ildlederen.

Der kunde fortælles mange andre Eksempler paa, hvilken uhyre Betydning Radar har haft i den afs. uttede Søkrig, men et sidste maa være nok. 18 Skibe gik ud fra Bolognas Havn, da den blev evakueret af Tyskerne. Batterierne i Dover, 33 km derfra, kunde ikke se Skibene, men sænkede de 11 af dem ved Hjælp af Radar til Kanonerens Indstilling.

I Krigsskibe har Radar Anvendelse til følgende fem Formaal: Opdagelse af Flyvemaskiner, Overfladeskibe og U-Baade, der er uddykkede, Navigation, Ledelse af Kanonilden og af egne Luftfartøjer.

Hvad kan man se i Radar? Man kan se ethvert Skib, der er over Horisonten, U-Baades Kommando-

„Husk at male Bunden med
HEMPEL's Bundfarver“

DE FORENEDE KULIMPORTØRER
 TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211
 KØBENHAVN K.

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

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

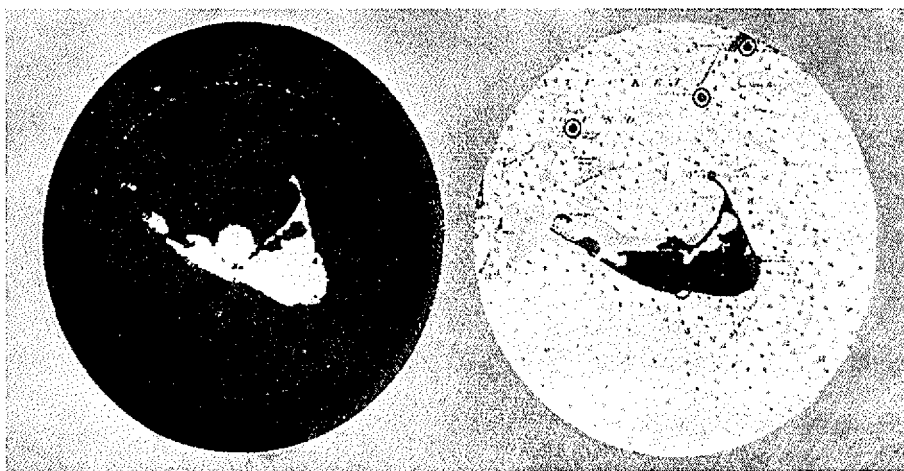
taarn eller Periskop, Bøjer, Gummibaade, flydende Kasser, ja selv Regnbyger og Maager, og det kan gøres i al Slags Vejr, Dag og Nat.

Og nu kommer det mærkeligste. IFF (indicator friend or foe) viser automatisk, om det fjerne Skib eller Flyvemaskine er Ven eller Fjende. Det er sket, at en amerikansk Flyvemaskine har glemt at give sit Radarsignal, da den nærmede sig sin egen Flyveplads for at lande. Den blev skudt ned, men Føreren reddede sig i Faldskærm.

Et almindeligt Radarsæt om Bord i et Skib har en Rækkevidde paa ca. 50 km. Ved at dreje paa to Haandtag kan Navigatøren faa en fuldstændig Kontur i grønt Lys af en fjern, usynlig Kyst.

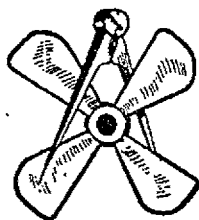
Farer hidrørende fra Taage, Isbjerge, Skær, Stranding og Kollision kan nu betragtes som overvundet.

Tre store Cunarder, „Queen Mary“, „Queen Elizabeth“ og „Aquitania“ er allerede forsynet med Radarsæt.



Radarbilledet, som det viser sig paa Flyvemaskinens Skærm til venstre, sammenlignet med Kortet til højre.

Det er ikke nødvendigt her i „Vikingen“ at paa-pege den store Betydning, Radar vil faa for Sibsarten. Selv et mindre Radarsæt med en Rækkevidde paa 10—15 km vil være tilstrækkelig for de fleste Skibe. Betjeningen er saa simpel, at dette Spørgsmaal overhovedet ikke faar nogen Betydning. Da det store Krigsforbrug nu er stærkt aftagende, vil der forhaabentlig snart kunne stilles Apparater til Raadighed for Handelsmarinens Skibe.



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)

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K · TLF. CENTR. 7202 · TELEGR. ADDR. DARI05E

★

Driftsselskab for

RADIOANLÆG

ombord i danske Skibe

★

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert
Formaal · Ekkolod Apparater etc.

D/S JUTLANDIA

Ny Toldbodgade 5

København

Telf. 8192

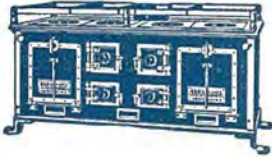
Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1.
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Announceafdelingen: Tlf. Central 9822, Christiansborggade 1, København V.

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



Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

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

Indtægtsforvaltning

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

Vejledning udleveres fra Kontoret
Niels Hemmingsengade 24



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“



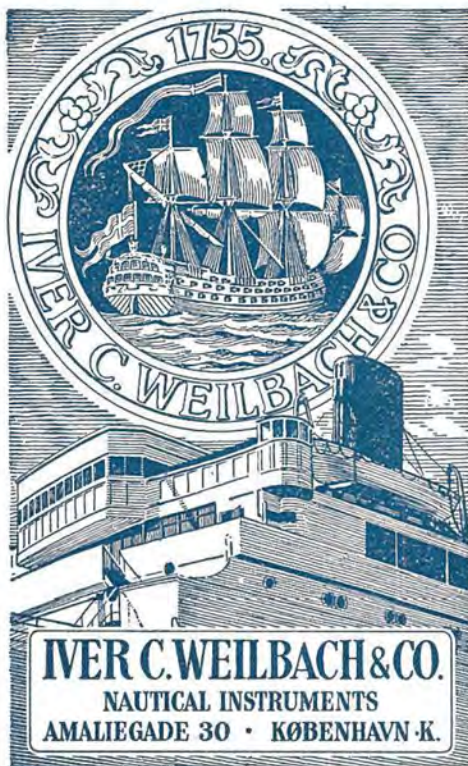
C. K. HANSEN



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.

Det forenede Dampskibs-Selskab





VIKINGEN

75 Øre
1. November

Motiv fra Fiskerihavnen

Maleri af D. Godycki Cwirko

1945 - Nr. 11
22. Aargang





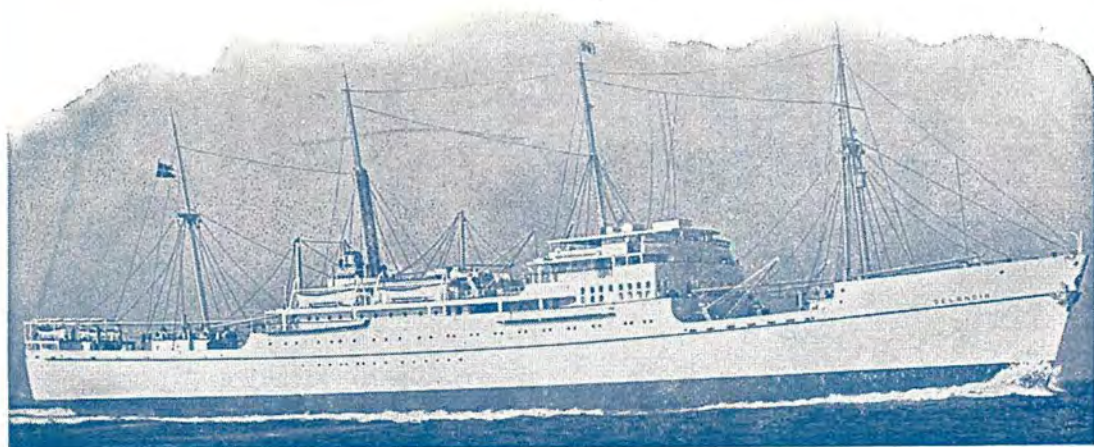
AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT SKIBSFART EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Kristianiagade 8

Egne Kontorer:

Bangkok

Bombay
Buenos Aires
Calcutta
Capetown
Dairen
Durban
Guatemala
Hankow
Harbin
Havana
Hongkong

Johannesburg
Karachi
Kuala Lumpur
Madras
Manila
Mexico City
Montreal
New Orleans
New York
Penang
Port Elizabeth

Singapore

Rangoon
Saigon
San Francisco
San Salvador
Sao Paolo
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

Interview paa Falderebet med Rear-Admiral **R. V. HOLT**

Ved Carl Østen

„Vikings“s Redaktion har i Anledning af Rear-Admiral Holt's Afrejse fra Danmark bedt den danske Flaades Chef, Viceadmiral A. H. Vedel, udtale sig om det glimrende Samarbejde, der fandt Sted med den øverste Befalhavende for den engelske Flaade i Danmark efter Befrielsen. Admiralen udtaler:

ALLEREDE længe inden Rear-Admiral R. V. Holt, C.B., D.S.O. M.V.O., kom her til Landet, havde vi hørt hans Navn som den engelske Søofficer, der skulde lede eventuelle Operationer paa Søen i de danske Farvande, om Krigen havde medført dette. Vi vidste, at Admiralen havde været i Stockholm for at komme i nærmere Kontakt med nogle af de derværende danske Søofficerer, som her fra havde særlige Instrukser og Direktiver, og danske Søofficerer blev sendt til England for at forrette Tjeneste i Admirals Stab.

Jeg traf Admiral Holt personlig første Gang samme Dag, han var kommet her til Landet, om Aftenen i et Værelse paa Hotel d'Angleterre. Vi havde en timelang Samtale, og det var mig forbavsende, saa godt Admiralen var inde i vore Forhold, og hvor han lyttede opmærksomt for at faa endnu mere at vide. Den Tillid og Venlighed, Admiralen allerede da mødte os med, vedvarede og forstærkedes Maanederne derefter.

Gennem alt, hvad Admiral Holt og hans Stab foretog sig, kunde vi altid mærke et stærkt Ønske om at hjælpe og bistaa os paa enhver Maade i den vanskelige Overgangsperiode.

Vi vil inden for den danske Marine mindes Admiral Holt som den myndige, venlige og praktiske Søofficer, der med Alvor tog sin Opgave op og

med Takt og Forstaaelse lod os selv raade og handle, hvor dette kunde gøres til Helhedens bedste!“

*

Den 1. Oktober Kl. 13,15 forlod den øverste Befalhavende for den engelske Marine i Danmark, Rear-Admiral Holt med Flyvemaskine København efter i 5 Maaneder at have varetaget sine mange Funktioner: Afrustningen af den ved Kapitulationen her i Landet efterladte tyske Flaade, Uskadeliggørelsen af dens efterladte Ammunition, Optagelsen af de 3 Netspæringer, der var anbragt fra Ellekilde Hage til Viken (Sverige), i Øresunds sydlige Del samt fra Sjællands Odde til Djursland, Ministryningen i danske Farvande af engelske Ministrygere og Opsynet med de Forpligtelser, som Tyskerne indgik paa ved Kapitulationen m. v.

Et Par Timer inden Starten fra Kastrup modtages jeg i Admirals Forværelse i „Vesterport“ af hans Sekretær, Lieutenant-commander *Tuston*, der straks fører mig ind til Admiralen, hvis Kontor er beliggende paa 4. Sal i Bygningens nordlige Hjørnerunding. Kontoret frembyder ikke Luksusmøbler af nogen Art og ingen Pragt. — Efter at Admiralen har sagt mig sit „Good morning, Sir“ og givet mig sit Haandtryk, beder han mig tage Plads ved et lille Sekretær-Bord, der staar tæt ved hans store, nu næsten for Papirer ryddede Skrivebord. Admirals Skikkelse er ikke nogen Repræsentant for den almindelige ranglede Engländer-Type, bred og kraftig, som han er. Hans venlige Ansigt udtrykker den Reservation, der er Engländeren egen, og Jakken paa hans Admirals-Uniform bærer 2 lange Ordensbaand. Lidt Rastløshed i Admirals Bevægelser og hans ha-



Rear-Admiral R. V. Holt.

stigt afgivne Ordre til hans Sekretær, der træder ind i Kontoret af og til, giver mig et Vink om, at Afrejsen er nær, og at mange Ting skal ordnes forinden, hvorfor jeg maa fatte mig i Korthed. Admiral Holt faar dog Tid til at give mig en ret udførlig Beretning om sine Data.

— Havde De som Dreng Lyst til Søen, spørger jeg.

— Det havde jeg naturligvis. Jeg fødtes 1884 i London som næstældste Søn af Sir Velsey Holt, der var Bankier. Jeg gik ind i Flaaden som 15-aarig og blev optaget paa Øvelsesskibet „Britania“. I 1900 blev jeg „midshipman“ og gjorde Tjeneste baade i „home-fleet“ og „China-fleet“. 1904 blev jeg Løjtnant og kom til Kina ombord paa en Destroyer. Under forrige Krig var jeg Kaptajn paa forskellige Destroyers og deltog i forskellige Aktioner i Nordsøen, for hvilke jeg blev hædret med „The distinguished service order“. Efter at være udnævnt til Kaptajn i 1926 gjorde jeg Tjeneste ved Skibsværfterne paa Bermuda samt en Tid som Chef for Krydseren „Frobisher“, der har været i København et Par Gange.

— Har De ikke før i Deres Marine-Karriere besøgt København?

— Jo, i Juni 1928, hvor vi gæstede København med 6. Destroyer-Flotille. I 1935—36 var jeg knyttet til „The Naval College at Dartmouth“. I 1936 fik jeg min nuværende Stilling som Rear-Admiral og kom som saadan 1937 til Kina, hvor jeg paa Floden Yangtse havde Ledelsen af de britiske Kanonbaade. Det var jo dengang, at Japanerne gik til Angreb mod Kina. Her hjalp vi ofte de overlevende fra de amerikanske Kanonbaade (Panay's), naar disse var blevet sænkede af japanske Bombere. Fra denne min Tid her blev jeg hædret med „The American distinguished service medal“. I December 1939 fik jeg min Udnævnelse til Viceadmiral af Reserven, men traadte ind i aktiv Tjeneste igen i 1940 som „Flag Officer“-Humber. 1942 indtraadte jeg frivillig som „commander“ i „L.S.T.“ („Landing ships, tanks“), altsaa Tanke, der skulde gøre Landgang fra Skib i saakaldte Forbindelses-Operationer mellem Flaade og Hær. I den Anledning rejste jeg til U. S. A. for at overtage de der fabrikerede L.S.T.-Skibe, hvormed jeg foretog forskellige Eksperimenter. 1943 blev jeg sendt til Azorerne for at etablere en Marinebase der.

— Deltog Admiralen i Invasionen i Normandiet?

— Nej, det kom jeg ikke til. Paa dette Tidspunkt gjorde jeg Tjeneste som „Flag-Officer“ — Newhaven. Derimod blev jeg i Oktober 1944 udvalgt til at lægge de maritime Planer for Danmarks Befrielse. Det var ud fra mit Arbejde hermed, at jeg ankom til Danmark den 5. Maj.

— Og hvad er nu Deres Afskedsord til Danmark?

— At jeg har haft nogle lykkelige Maaneder her. Danskerne er meget charmerende. Desværre har jeg ikke haft Tid til at se saa meget af Landet, som jeg kunde tænke mig. Jeg har jo hovedsagelig opholdt mig her i Hovedstaden.

— Hvilket Indtryk har vort Kongepar gjort paa Dem?

— Jeg forstod, at Kong Christian, som jo er højt elsket af sit Folk, er meget interesseret i Marinen, som han holder meget af. Det ser jo ud til, at Kong Christian heldigvis synes at være ved bedre Helbred end lige efter Kapitulationen, da jeg saa ham for første Gang. Dronning Alexandrine er en meget indtagende

Kvinde. Hver Gang jeg har haft den Ære at møde hende, er jeg ligefrem blevet slaaet af den store Charmé, der udstraaler fra hendes Person.

— Hvorledes gaar det med Minestrygningen i danske Farvande?

— Godt. I disse findes kun en ringe Fare, forudsat at Skibene følger de givne Instruktioner og holder sig til „Renderne“ (the channels). Men det vil være meget farligt at gaa udenfor disse Render.

— Hvorlænge bliver de Minestrygere, der er under „White Ensign“, samt Minestrygerne med tysk Mandskab her?

— Den 15. Oktober vil de Minestrygere, der er under engelsk Flag, have forladt dansk Omraade, hvorimod de tyske Baade vil fortsætte med deres Arbejde foruden den danske Marines Baade.

— Og nu drager Admiralen saa tilbage til Deres „native country“?

— Ja, tilligemed at jeg trækker mig tilbage fra Marinen, som jeg nu har tjent i nogle og fyrretyve Aar. Jeg tager Ophold i mit Hjem „East Bergholt“ i Suffolk, hvor jeg vil grave min Have, og hvor jeg vil forblive, medmindre Marinen atter skulde kalde mig.“

— — —
Under Samtalen har Admiralen rejst sig og kigget ud af Vinduerne for ligesom endnu engang at kaste et Blik udover dette københavnske Panorama, i hvilket hans Blik mangan en Gang har ramt Ruinerne af Shell-Huset, dette Gestapos og Nazismens barbaristiske Høj-sæde, som hans Landsmænd endelig fik Held til at ødelægge totalt. Ved min Afsked takker jeg Admiralen, fordi han fik Tid til at modtage mig lige inden Falderets Ophivning samt medgiver ham de bedste Ønsker for Fremtiden, hvorefter jeg stiger ned ad det 4 Etager høje Faldereb, der førte mig op til Admiral Holt's „Flagskib“ i Danmark, „Vesterport“. Om et Par Timers Tid forlader han dansk Grund. Et Par Dage før tog Kong Christian og Dronning Alexandrine Afsked med Admiralen ved at invitere ham til deres private lunch.

I Danmark vil man i Taknemlighed mindes Admiral Holt, hvis Navn uvægerlig vil være knyttet til Glorien om Danmarks Befrielse, hvorhos man i Kredse, specielt vore Marineautoriteter, der kom ham nærmest, vil huske ham for Egenskaber som Upartiskhed og fair-play, Lune og Humor, kort sagt de Egenskaber, man sætter Pris paa hos en Englænder. Det er derfor intet Under, at der har bestaaet et udmærket Samarbejde mellem Admiralen paa den ene Side og det danske Marineministerium samt Chefen for Søværnskommandoen paa den anden. I maritime Kredse betegner man yderligere Admirals Person som et rigtigt Mandfolk og en første Klasses Sømand. En større Ros kan ikke gives en Søens Mand! Ved Afskeden vil man ogsaa erindre, at Admiral Holt har været Dommer ved dansk Kapsejlad. Lystsejlad er Admirals hobby. Han hører til en af Englands fineste Kapsejlere, der er kendt udover Englands Grænser. — Foreløbig vil Admiral Holt ifølge eget Udsagn grave sin Have i Suffolk, men det kan vel hænde ham, at han i Tankerne vil besøge Danmark, gennyyde den skønne Udsigt til den danske Riviera, som han havde fra „Rydhave“, hvor han tilbragte sin sidste Tid her i Landet, samt genopleve sine daglige Rideture i vor skønne Dyrehave.

God Vind fremover, Herr Admiral!

Franklin- Ekspeditionens Skæbne

Nordvestpassagens største Tragedie

Af Oscar Jensen



Sir John Franklin, født 1786, død 1847.

IND imellem alle Krigstelegrammerne, som under det store Opgør med Aksemagterne dominerede Verdenspressen, slap dog ogsaa nu og da undtagelsesvis en eller anden Nyhed af anden Art, der vel maatte siges at have Interesse i vide Kredse. Saaledes skete det f. Eks., da et Telegram i 1942 bragte den opsigtsvækkende Nyhed, at Nordvestpassagen var blevet gennemsejlet, men denne Gang fra Vest til Øst og af et canadisk Kystvagtskib.

Saa tidligt som i 1574 synes Portugiserne at have gjort Forsøg paa at finde Vej Nord om Amerika til Asien. Andre Nationer fulget efter og blandt disse ogsaa Danskerne under Christian den Fjerde. Den mest kendte af vore Ekspeditioner er Jens Munks uheldige Togt, hvorfra han kun med Nød og næppe slap med Livet sammen med et Par af sine Ledsagere.

I øvrigt var det særlig Englænderne, der gennem tre Hundrede Aar forsøgte at finde denne nordlige Søvej til Indien og sendte Ekspedition efter Ekspedition op i Polarisen. Ingen af disse havde dog Held med sig. Det blev Nordmanden Roald Amundsen, som fra 1901 til 1906 for første Gang sejlede Nord om Amerikas Fastland med Skibet „Gjøa“, hvis Kaptajn var den danske Søofficer Godfred Hansen.

Amundsen gennemsejlede Nordvestpassagen fra Øst til Vest, og hans Skib „Gjøa“ staar nu som et Monument over hans Færd i San Francisco, der, hvor Golden Gate Park naar ud til Stillehavet. Det canadiske

Kystvagtskib har gennemført Turen i modsat Retning, og dets Kaptajn synes ogsaa at have været en Skandinaver eller i hvert Fald en Mand af skandinavisk Afstamning, da hans Navn opgives at være Henry Larsen.

Mange Nordvestpassage-Ekspeditioner er endt som Tragedier, men den mest tragiske var Sir John Franklins Togt, der endte med, at han og hans 128 Officerer og Mænd omkom alle til Hobe. Da denne Ekspeditions Skæbne i mange Aar hørte til de arktiske Mysterier, er den nok værd at genopfriske.

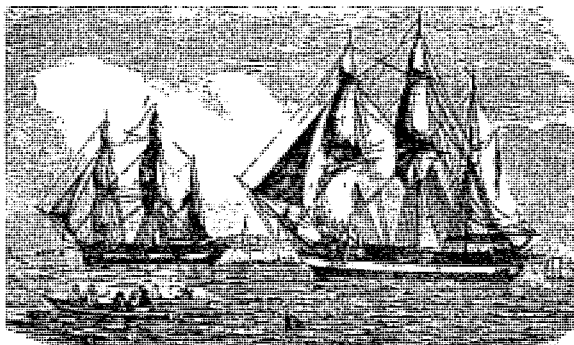
Det var i Foraaret 1845, at den engelske Regering overdrog John Franklin Ledelsen af en Ekspedition, hvis Formaal var at finde Nordvestpassagen ved Hjælp af Skibene „Erebus“ og „Terror“, der tidligere under James Ross' Ekspedition mod Sydpolen havde vist sig særlig egnede til slige Formaal.

John Franklin var Søofficer, Veteran fra Napoleonskrigene, blandt andet fra Slaget paa Københavns Red 1801 og Trafalgar 1805. Han havde tidligere været med paa flere arktiske Opdagelsesrejser og havde foretaget Kortlægninger i australske Farvande. Da han fik overdraget Ledelsen af denne nye Ekspedition, var han Guvernør over Tasmanien og netop hjemme i England paa Orlov. Han var paa den Tid allerede godt til Aars, lige ved de 60, men han gik op i den store Op-gave med Liv og Lyst.

De to Ekspeditionsskibe havde faaet et grundigt Eftersyn og en indgaaende Overhaling før Starten. Skro-gene var blevet forsynet med ekstra Forstærkninger, for at de skulde kunne modstaa de sværeste Isskruninger, og begge Skibe havde faaet installeret Hjælpemaskiner med tobladede Skruer. De var i det hele taget vel udrustede til deres Formaal, og de havde en Proviantbeholdning til tre Aar.

Som Ekspeditionens øverste Leder havde Franklin hejst sin Stander om Bord i „Erebus“, der for øvrigt var under Kaptajn Fitzjames' Kommando, mens Kaptajn Crozier — som ældre Officer og tidligere Deltager i James Ross' antarktiske Ekspedition — havde selvstændig Kommando paa „Terror“. Begge disse to Kaptajner var ogsaa Officerer fra Orlogsmarinen.

Den 19. Maj 1845 afsejlede de to Skibe fra Green-



Ekspeditions-Skibene „Erebus“ og „Terror“ under Afsejling den 19. Maj 1845.

hithe ud paa den ulykkelige Ekspedition, hvorfra ingen skulde vende tilbage. Midt i Juli naaede de et Punkt i Nærheden af Disko paa Grønland, hvor et mindre Ledsageskib tog Ekspeditionens sidste Post med til Hjemlandet; i et Brev til sin Hustru gav Franklin Udtryk for de lyseste Forhaabninger til Rejsens heldige Forløb. Der. 26. i samme Maaned blev de set af en Hvalfanger og laa da mellem mægtige Isbjerge, øjensynlig afventende en gunstig Lejlighed til at trænge videre frem og ind i Baffins-Bugten. Men fra den Dag og til nu har ingen af denne Ekspeditionens 129 Deltagere været set i Live — uden maaske af nogle omvandrede Eskimoer.

Talrige Eftersøgninger blev i de følgende Aar foretaget af den engelske Regering og af Franklins Venner i Hjemlandet. Ogsaa de Forenede Stater sendte Skibe ud til Eftersøgning — ikke mindre end tre. Hudson-Bay-Handelskompagniet viste sin Interesse for Sagens Opklaring ved at sende hele fem Ekspeditioner over Land; og der udlagdes Depoter paa Steder, hvor man antog, at Franklin og hans Folk vilde passere, dersom de blev nødt til at forlade deres Skibe.

Ængstelsen for den savnede Ekspeditionens Skæbne var paa sit højeste, da der i Aaret 1850 indløb Efterretninger om, at der ved Beechey-Øen var fundet Spor, som kunde tyde paa, at Franklin her havde haft en Overvintring. Men en senere grundig Eftersøgning paa dette Sted gav ingen oplysende Resultater, og Eftersøgningen fortsattes med stor Energi — dog stadig forgæves.

Saa indtraf der i 1854 alarmerende Efterretninger fra en Dr. Rae, som i flere Aar havde været engageret af Hudson-Bay-Kompagniet, og som dels havde foretaget Undersøgelser langs Mackenzie- og Kobberminefloden og dels havde været paa Opdagelse i Polarhavet. Under hans sidste Rejse i 1853—54 havde han fra omvandrede Eskimoer indhentet nogle Oplysninger, der kastede et svagt Lys over den Skæbne, der var overgaaet „Erebus“ og „Terror“ — eller i hvert Fald en Del af de to Ekspeditionsskibes Besætninger. Eskimernes Oplysninger gik ud paa, at de ved Foraarstid seks Aar tidligere havde mødt 40 hvide Mænd, som udmattede og med stort Besvær stred sig frem over Isen, slæbende paa en Baad og nogle Slæder. De havde med Tegns forklaret, at deres Skibe var blevet skruet ned af Isen, og at de nu vilde forsøge at naa frem til en beboet Del af Landet, hvor de kunde finde Vildt. De syntes meget udtærede og medtaget af Sult og de uvante



Set af en Hvalfanger laa „Erebus“ og „Terror“ den 26. Juli 1845 mellem mægtige Isbjerge, øjensynlig afventende en gunstig Lejlighed til at trænge videre frem, ind i Baffins-Bugten.

Anstrengelser. — Nogle Maaneder senere havde de samme Eskimoer inde paa Fastlandet fundet 30 utildækkede Lig og nogle Grave; og 5 andre Lig havde de senere fundet paa en Ø tæt ved Kysten, en Dags Rejse mod Nordvest fra Munden af den store Fiskeflod, som ogsaa kaldes Backs Fiskeflod. Disse 5 Lig fandtes i et laset Telt, og et af dem, som de antog for en Officer, laa hen over sin dobbeltløbede Bøsse og med sin Kikkert hængende i en Rem over Skulderen.

Hos disse Eskimoer tiltuskede Dr. Rae sig forskellige Rekvisitter, som med Bestemthed kunde henføres til den savnede Ekspedition — Vaaben, Redskaber, nautiske Instrumenter og andet Skibsinventar, heriblandt ogsaa et engelsk Nationalflag. Den engelske Regering tog disse Fund som tilstrække-

ligt Bevis for, at alle den savnede Ekspeditionens Deltagere var omkommet, og den længe udlovede Belønning paa 10,000 Pund Sterling til den, der først fremskaffede Oplysninger om Franklin og hans Kammeraters Skæbne, blev udbetalt til Dr. Rae.

Aaret efter, da en anden af Hudson-Bay-Kompagniets Funktionærer, en Faktor ved Navn John Anderson, gjorde en Kano-Rejse ned ad den store Fiskeflod, erhvervede han ogsaa fra nogle Indfødte flere Genstande, som med Bestemthed kunde siges at have tilhørt den savnede Ekspeditionens Officerer.

Imidlertid havde den engelske Regering indstillet al videre Eftersøgning. Der havde i den offentlige Mening rejst sig indignerede Røster over de store Pengesummer, der blev ofret paa de mange resultatløse Eftersøgninger. Ikke mindre end 32 Skibe havde den engelske Regering i de forløbne Aar udsendt for at søge efter Spor af den savnede Ekspedition, og indseende det haabløse i at fortsætte havde man bøjet sig for Kritikken.

Men Franklins Hustru klyngede sig endnu stadig til Haabet om at gense sin Ægtefælle. Hun og flere andre følte sig ikke overbevist om, at de fundne Efterladenskaber var fyldestgørende Bevis for hele Ekspeditionens endelige Skæbne. At de pegede hen paa Tabet af en stor Del af Skibenes Besætninger, kunde der naturligvis ikke være Tvivl om; men der var dog en Mulighed for, at nogle overlevende endnu befandt sig et eller andet afsides Sted blandt Eskimoerne, og understøttet af indflydelsesrige Officerer fra Flaaden og flere anerkendte Videnskabsmænd appellerede hun til Regeringen om at gøre endnu et sidste Forsøg.

Alle Henvendelser var dog forgæves, og den eneste

Udvej for Lady Franklin til at faa sit Ønske opfyldt var nu at faa en privat Ekspedition sendt af Sted. For en betydelig Del af sin Formue købte hun den lille Dampyacht „Fox“, og ved pekuniær Støtte fra Venner og Bekendte og et Tilskud fra Hudson-Bay-Kompagniet fik hun dette Fartøj godt udrustet til den forestaaende Ekspedition, som mange betydende Mænd in-



Ved Munden af den store Fiskeflod, hvor omvandrede Eskimoer havde fundet 30 utildækkede Lig og nogle Grave. Fem andre Lig havde de fundet paa en Ø tæt ved Kysten.

denfor arktisk Forskning tilbød at deltage i uden Vederlag.

Ledelsen af denne Efterforskning overgav Lady Franklin til sin Mands nære Ven og Officerskollega, Kaptajn M' Clintock, som havde indlagt sig store Fortjenester paa tidligere arktiske Ekspeditioner under Ross, Austin og Kellet. M' Clintock betragtede Hvervet som en Æressag og gav Lady Franklin et højtideligt Løfte om ikke at vende tilbage, før han havde indhentet sikre Efterretninger om hendes Ægtefælles Skæbne.

Blandt Ekspeditionens øvrige Deltagere skal særlig nævnes Løjtnant R. Hobson, en Marineofficer med megen Erfaring i arktisk Forskning, og Kaptajn Allen Young fra Handelsmarinen, som ikke alene vederlagsfrit stillede sig til Disposition, men ogsaa gav et Bidrag paa 500 Pund Sterling. Endvidere medfulgte Videnskabsmanden Dr. David Walker, der skulde fungere som Skibslæge. Desuden bestod Skibets Besætning af 21 prøvede Mænd, som alle var Veteraner fra tidligere arktiske Ekspeditioner, og blandt disse var Danskeren Carl Petersen, der som Kender af Eskimoerne og deres Sprog skulde gøre Tjeneste som Tolk. Alt i alt bestod Ekspeditionens Deltagere af 25 Personer, og den lille Yacht, som kun maalte 177 Tons, var rigeligt provianteret for 28 Maaneder.

Den 30. Juni 1857 afsejlede „Fox“ fra England, og efter et kort Ophold ved nogle grønlandske Bopladser paabegyndtes Eftersøgningen. Allerede 70 miles Vest for Upernivik naaede man frem til den faste Iskant, langs hvilken tætte Masser af Grødis forhindrede det lille Skib i at komme videre for Sejl alene. Der blev saa fyret op under Kedelen, og „Fox“ gik igen frem, men efter at have tilbagelagt en Distance paa 40 miles — snart gennem Grødis og snart gennem Pakis — uden at finde nogen Aabning, indsaa M' Clintock, at han ikke gennem denne Ismark kunde bane sig Vej over Baffins-Bugten.

Han vendte saa om og fandt igen isfrit Vand, hvorefter han holdt nordover, og den 12. August befandt han sig i Melville-Bugten, hvor Isen for Alvor lagde

ham Hindringer i Vejen, saa han snart hverken kunde komme frem eller tilbage. I denne Knibe blev Skibet fortøjet til et Isbjerg, der var grundstødt paa 58 Favne Vand, og her begyndte Ekspeditionens egentlige Besværligheder.

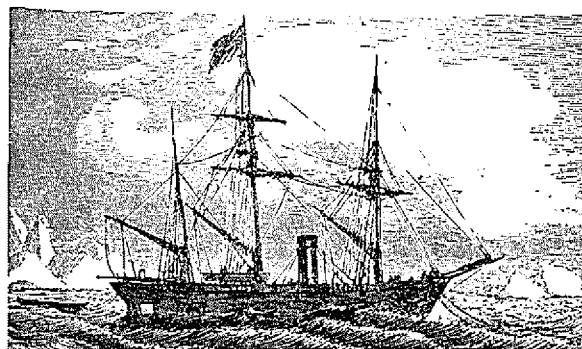
Gennem 242 Dage, eller med andre Ord 8 Maaneder, drev „Fox“ aldeles hjælpeløs omkring med Isen, snart klemt i et jernhaardt Favntag og snart skruet højt i Vejret uden nogen Udsigt til at komme fri, men med den allerstørste Mulighed for hvert Minut at blive knust. Saaledes forløb Vinteren 1857—58; men den paafølgende Sommer naaede M' Clintock at faa gennemført store Omraader omkring Eclipse Sund, Pond's Bugt, Peel Strædet, Regent's Fjord og Bellot Strædet uden dog at finde det mindste Spor af den savnede Ekspedition. „Fox“ maatte igen overvintre i disse barske og ugæstmilde Regioner, uden at man var kommet Opgavens Løsning nærmere. Denne Overvintring 1858—59 foregik ved Port Kennedy i Bellot Strædet, og den forløb under mere gunstige Vilkaar end den foregaaende, og uden at der indtraf Begivenheder af nogen større Betydning, udover at Skibets 1ste Maskinmester døde af Apopleksi.

„Fox“ laa her paa et nogenlunde sikkert Sted, hvor ingen større Isskruninger frembød nogen egentlig Fare, og med Hensyn til Provianten var der ingen Grund til Ængstelse, endsiige til særlig Sparsommelighed. Saaledes kunde ogsaa Ekspeditionens anden Jul fejres under nogenlunde festlige Former, hvad Forplejningen angik, og man havde det ogsaa lunt under Dæk, skønt Temperaturen i fri Luft til Stadighed svingede mellem 55 og 60 Grader under Frysepunktet.

Den 17. Februar udsendtes to Slæde-Ekspeditioner for at foretage Undersøgelser omkring Overvintringsstedet. Den ene af disse var under M' Clintocks egen Ledelse, den anden under Kaptajn Youngs. Og nu nærmer vi os det spændende Punkt i den Beretning, der giver fyldestgørende Oplysninger om „Erebus“s og „Terror“s sidste Færd og sørgelige Skæbne.

De vigtigste Uddrag af denne Beretning kan i Korthed ikke gengives bedre end med Kaptajn M' Clintocks egne Ord. Han skriver:

„Den første Marts standsede vi paa vor Slæderejse for at holde Rast paa et Sted, som jeg ansaa for at være i Nærheden af den magnetiske Nordpol. Ingen Varde angav dog dennes nøjagtige Position. Vi havde den Dag hidtil kun set fremefter, og vi havde paa hele vor Vandring ikke bemærket noget, der kunde tyde paa



Dampyachten „Fox“, som 1857 udrustedes og afsendtes af Lady Franklin for at skaffe sikre Oplysninger om hendes Ægtefælle og den savnede Ekspeditionens endelige Skæbne.

Tilstedeværelse af Eskimoer i dette Omraade. Jeg blev derfor ikke saa lidt overrasket, da jeg ved at kaste Blikket tilbage saa' fire Mænd komme gaende hen imod os. Carl Petersen og jeg trak øjeblikkelig vore Skydevaaben frem fra Slæden. Vi var klar over, at disse Mænd kun kunde være Eskimoer, men hvilke Hensigter de havde, kunde vi ikke vide, og forberedte



Efter den 26. Juli 1845 har ingen hvid Mand set nogen af Franklin-Ekspeditionens Deltagere i Live. Hvad der siden er haendt disse og deres Skibe, har kun Eskimoer kunnet give mundtlig Beretning om.

paa enhver Eventualitet gik vi dem i Møde med vore ladte Vaaben pegende imod dem, hvorefter de straks standsede og lagde deres Spyd fra sig. Det var ganske rigtig fire Indfødte, og de modtog os uden Tegn paa Fjendtlighed. En Knap fra en Marineuniform paa en af Mændenes Klædninger tiltrak straks min Opmærksomhed, og da jeg ved Carl Petersens Hjælp spurgte Eskimoen om, hvorledes han var kommet i Besiddelse af den, forklarede han — ligeledes gennem Carl Petersen — at Knappen stammede fra nogle hvide Mænd, som var døde af Sult paa en Ø, hvor omkring der var mange Laks — altsaa en Ø i en Flod — og at det Jern, hvoraf deres Spydblade og deres Knive var lavet, havde de fundet paa det samme Sted.

Disse fire Indfødte tilbragte Natten sammen med os i vort rummelige Telt, og den følgende Morgen fulgte vi dem til Kap Victoria, hvor de havde deres egen Lejrplads, der alt i alt rummede et havt Hundrede Mænd, Kvinder og Børn, og hvor vi snart fik en livlig Tuskhandel i Gang — navnlig om Tjerg, som jeg hurtigt konstaterede stammede fra den savnede Ekspedition — heriblandt nogle Sølvskeer og Gafler, en Sølvmedaille med indgraveret Navn, som angav, at den havde tilhørt Ekspeditionsskibet „Terror“s Læge, A. Mc. Donald, et Stykke af en Guldurkæde, adskillige Metallknapper samt Knive og Buer. Alt dette afkøbte jeg dem tillige med en Slæde, hvis Meder tydeligt viste, at de havde været Baad-Køle.“

Af disse Eskimoer erfarede M^r Clintock ogsaa, at de Indfødte paa Kong Williams Land havde set to Skibe, det ene var sunket paa dybt Vand, det andet var sat ind paa Land. En Kvinde blandt disse Indfødte skulde paa lang Afstand have set mange Mænd vandre hen over Isen, og hun havde

forundret sig over, at flere af dem havde kastet sig ned og var blevet liggende, mens de andre havde fortsat deres Vandring. Senere var de samme Indfødte stødt paa mange Lig og Skeletter i Sneen — og mange Grave. Hvor mange kunde Carl Petersen ikke rigtig faa Klarhed over, men at skønt efter det Antal Gange, den adspurgte Eskimo gestikulerede med alle sine ti Fingre, maatte det dreje sig om langt over et halvt Hundrede. For øvrigt var Eskimoerne meget tilbageholdne angaaende nærmere Enkeltheder; og efter Carl Petersens Opfattelse var det Frygten for de afdødes Aander, der afholdt dem fra at sige alt, hvad de vidste om disse Ting.

Med sine Erhvervelser vendte M^r Clintock og hans Ledsagere tilbage til „Fox“. De havde været borte i 25 Dage, og de havde paa denne Slæderejse tilbagelagt 420 miles og havde foretaget Kortlægninger af det amerikanske Fastlands Kystlinie mod Nord paa en Strækning af 120 miles.

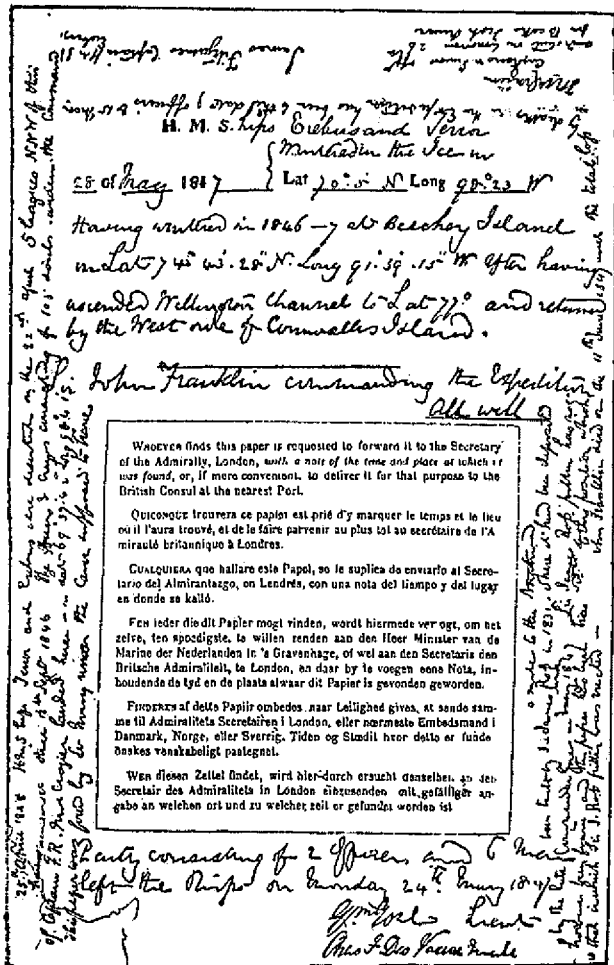
Flere Slæderejser fulgte nu efter denne, og efter en af disse, som havde været under Løjtnant Hobsons Ledelse, skrev M^r Clintock følgende i sine Optegnelser for den 24. Juni:

„Jeg har besøgt Montreal-Øen, udført Udforskninger rundt om hele Kong Williams Land, og jeg har til Fods passeret gennem den eneste i Øjeblikket mulige Nordvestpassage, men alt dette er for intet at regne mod det Fund, der er gjort af Løjtnant Hobson, og som nu er i sikker Forvaring hos mig. Vi kender nu fuldt ud den Skæbne, der har ramt „Erebus“ og „Terror“ og alle Deltagere i John Franklins Ekspedition. Vor Rejsses Maal er hermed endelig naaet, og nu venter vi kun paa en gunstig Lejlighed til at komme bort fra disse triste Omgivelser.“

Sagen var, at Løjtnant Hobson under sin sidste Slæderejse til Nordvestkysten af Kong Williams Land for at søge efter Vragrester af de to forsvundne Skibe havde fundet et lille Dokument, som var henlagt under en Stensætning i Nærheden af Kap Victoria. Dette Dokument indeholdt paa seks forskellige Sprog — Engelsk, Tysk, Fransk, Dansk, Spansk og Hollandsk — en trykt Henstilling til Finderen om at bringe Dokumentet videre, men det særlig interessante var det haandskrevne Indhold, der i dansk Oversættelse begyndte saaledes:



Henlagt i en Stensætning i Nærheden af Kap Victoria fandt Løjtnant Hobson paa en Slæderejse et lille Dokument, der bortvejrede enhver Tvivl om Franklin-Ekspeditionens endelige Skæbne.



Faksimile af Dokumentet, som blev fundet i en Stensætning i Nærheden af Kap Victoria.

Hendes Majestæts Skibe „Erebus“ og „Terror“ overvintrede i Isen paa 70° 05' Nord Bredde, 79° 23' Vest Længde.

Overvintrede i 1846 — 47 ved Beechey-Øen paa 74° 23' 28" Nord Bredde, 91° 39' 15" Vest Længde efter at være trængt ind i Wellington-Kanalen til den 77° Breddegrad og vendt tilbage langs Vestsiden af Cornwallis-Øen. John Franklin leder Ekspeditionen.

Alt vel.

Vor Afdeling, bestaaende af to Officerer og seks Menige, forlod Skibene Mandag den 24^e Maj.

G. M. Gore, Løjtnant.
Chas. F. Des Vaux, Styrmand.

Dersom Dokumentet ikke havde indeholdt andre Oplysninger, kunde der maaske stadig hos Lady Franklin være Tvivl om hendes Ægtefælles Skæbne. Men rundt om i Dokumentets Margin var næsten et helt Aar senere Løjtnant Gores Meddelelse blevet suppleret med følgende Oplysninger:

25^e April 1848. — Hendes Majestæts Skibe „Terror“ og „Erebus“ blev forladt den 22^e April 5 leagues (ca. 15 Sømil) N. N. V. fra dette Sted efter at have ligget fast siden den 12^e September 1846. Officerer og Menige, bestaaende af 105 Mand under Kommando af Kaptajn F. R. M. Crozier, landede her paa 69° 37' 42" Nord Bredde, 98° 41' Vest Længde. Sir John Franklin

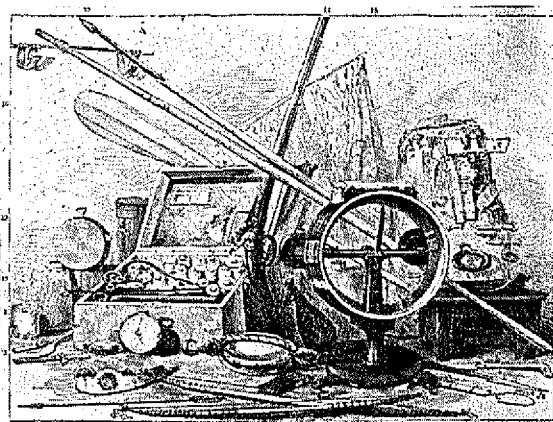
døde den 11. Juni 1847, og Ekspeditionens samlede Tab af døde har til Dato været 9 Officerer og 15 Menige.

F. R. M. Crozier, James Fitzjames,
Kaptajn og ældste Officer. Kaptajn H. M. S. „Erebus“.

Fortsætter i Morgen den 26^e mod Backs Fiskeflod.

En saa sørgelig Historie, som dette Dokument indeholdt, kunde næppe skrives med færre Ord. Skønt Kaptajn M^r Clintock hverken sparede sig selv eller sit Mandskab for at finde Vragene af de to Skibe, lykkedes det dog ikke. Intet Spor af dem er heller senere blevet fundet, og det maa formodes, at det ene — som paastaet af Eskimoerne paa Kong Williams Land — er sunket paa dybt Vand, mens det andet, som skulde være skruet ind paa Land, muligvis er kommet flot igen og er drevet bort med Isen, knust og ligeledes sunket.

Efter Kaptajn M^r Clintocks Tilbagekomst til England med „Fox“ blev Franklin-Ekspeditionens Skæbne betragtet som endelig fastslaaet. Alle dens 129 Delta-gere var ynkeligt omkommet, og yderligere Efterforskninger blev ikke foretaget. Dog er der senere gjort flere Fund, der stammer fra den forulykkede Ekspedition. Saaledes opdagede Kaptajn Francis Hall paa sin Polarekspedition 1864—69 det Sted, hvor Kaptajn Crozier og hans Følge havde haft deres sidste Lejrplads — markeret med nogle menneskelige Skeletdele og mærkede Tøjrester. I 1872 og igen 1879 bragte de to amerikanske Hvalfanger-Kaptajner Potter og Barry endnu flere Ting for Dagens Lys, som stammede fra den forsvundne Ekspedition, heriblandt adskillige Sølvgenstande med Franklins, Croziers og Fitzjames' Navnetræk indgraveret; men ud over det Dokument, som blev fundet af Løjtnant Hobson, foreligger der intet skriftligt, der kan give yderligere Oplysninger. Hvad der er fundet, er alt sammen bragt til England, hvor det opbe-

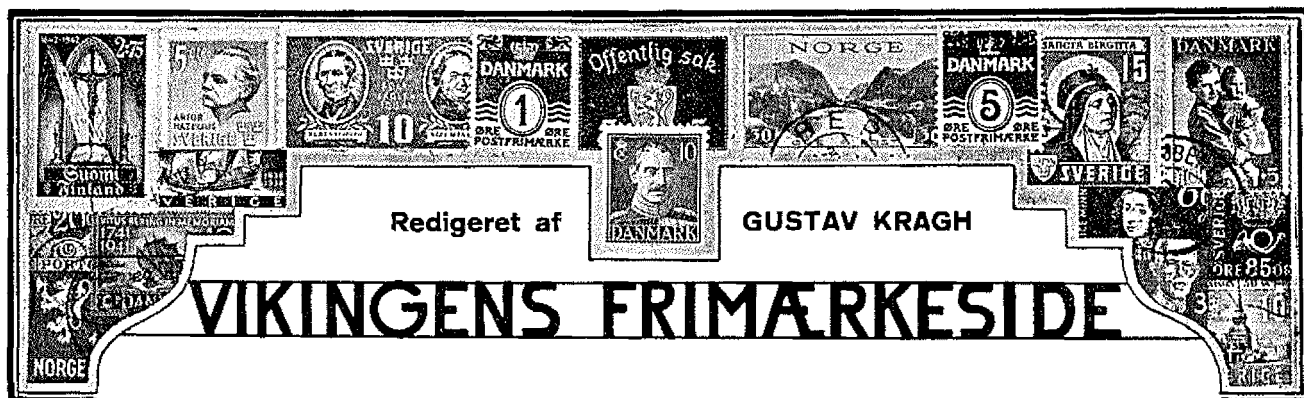


Fundne Genstande fra Franklin-Ekspeditionen — opbevaret i Museet ved Greenwich Hospital.

vares i Museet ved Greenwich Hospital og i Kataloget er betegnet som „De sidste Spor af Franklin-Ekspeditionen“.

Oscar Jensen.

A/S MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders



Redigeret af

GUSTAV KRAGH

VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Skandinaviske Nyheder.

DANMARK. Den 26. September, Hans Majestæt Kongens Fødselsdag, udsendtes i denne Anledning tre Frimærker, tegnet af Viggo Bang og graveret i Sverige af Sven Ewert. Mærkerne er meget smukke, Portrætligheden udmærket, hele Tegningen monumental og stilren og Farverne fine — Mærkerne er absolut de smukkeste Kongemærker, vi endnu har haft. Værdierne er 10 Öre violet, 20 Öre rød og 40 Öre blaa (Fig. 1).



Fig. 1.

GRÖNLAND. Ikke mindre end 3 Udgaver — ret nødvendige — siges under Amerikanernes Ophold i Grønland at være udkommet. Den almindelige Udgave er omtalt her paa Siden 1. Juli, de to andre er: 1) En Del af omtalte Udgave, overtrykt i 3 Linier DANMARK — BEFRIET — 5 MAJ 1945. Overtrykket er for Værdierne 1, 7, 15 Öre rødt; for 5, 10, 30 Öre og 1, 2 og 5 Kroner blaat. Der siges at være kommet nogle Fejltryk i denne Udgave, saaledes at der ogsaa skal findes Overtrykkene 10, 30 Öre, 1, 2 og 5 Kroner med rødt Overtryk og 15 Öre med blaat. 2) En Udgave med Overtrykket GREENDEL, en Slags Tjenestemærker, er ogsaa udsendt, men er en absolut Svindeudgave, som ikke har nogen som helst filatelistisk Interesse. Vi skal senere komme tilbage til disse nye grønlandske Mærker.



Fig. 2.

SVERIGE. Det paa Frimærkesiden den 1. Juli omtalte Pressefrimærke, 5 Öre grøn og 60 Öre mørklilla, bringer vi her et Billede af (Fig. 2).

Den 21. September udsendtes i Anledning af 50 Aars Dagen for Historikeren og Forfatteren Viktor Rydbergs Død en Mindeudgave paa to Frimærker, 20 Öre rød og 90 Öre blaa. 20 Öre er takket baade 2-sidet og 3-sidet, 90 Öre kun 2-sidet. Kunstneren H. Sallberg har tegnet og S. Ewert har graveret Mærkerne.

NORGE. Vi bragte her paa Siden 1. Maj 1943 Billeder og en kort Beskrivelse af den norske Eksilrege-

rings fra England udsendte 6 Stykker Frimærker. Disse, samt yderligere 2 Værdier, der siden er blevet udsendt, er godkendt til Frankering i Norge, og Restoplaget af Mærkerne er sendt her til. Samtlige Værdier er følgende: 5 Öre rødviolet, „Sleipner“ — 7 Öre mørkgraa, Konvoj — 10 Öre blaa grøn, „Sleipner“ — 15 Öre grønoliven, Norsk Flyver — 20 Öre karmin, „Vi vil vinne“ — 30 Öre ultramarin, Konvoj — 40 Öre mørkgraa, Skitrapper og 60 Öre mørkblaa, Kong Haakan VII.

Til Erindring om Digteren Henrik Wergeland udkom paa 100 Aars Dagen for hans Død, den 12. Juli, tre Frimærker. Værdierne er: 10 Öre mørkgrøn — 15 Öre brun og 20 Öre karmin. Mærkerne er udført efter et Dagerrebillede fra 1840 (Fig. 3).

I Anledning af Norges Røde Kors den 22. September fejrede sit 80 Aars Jubilæum, udsendtes et Frimærke, 20 Öre + 10 Öre, rød. Frimærket er tegnet af H. T. Kittelsen (Fig. 4).



Fig. 3.

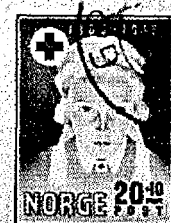


Fig. 4.

De nyere svenske Mindeudgaver.

(Fortsat)

Bellmanns-Mærkerne er følgende:

a) Lodret takket 13: 5 Öre grøn, Kr. 0,15 — 0,05. 35 Öre lillarød, Kr. 0,75 — 0,20. b) Takket paa alle Sider: 5 Öre grøn, Kr. 0,40 — 0,12. c) Takket vandret paa een Side samt lodret: 5 Öre grøn, Kr. 0,40 — 0,15.

Til Minde om Billedhuggeren Sergels Fødsel for 100 Aar siden blev i 1940 udgivet 2 Værdier.

Johan Tobias Sergel blev født i Stockholm 1740 og drog, efter at han havde faaet en god Uddannelse i Sverige, i Aaret 1767 til Italien. Ved Studierne af de skønne Billedhuggerarbejder, som betog ham meget stærkt, blev han saa nedtrykt og mismodig over sin svigtende Evne til at udføre noget, der kunde komme paa Højde med disse, at han i et helt Aar ikke kunde arbejde.

H. C. Aug. Hansen, St. Strandstræde 4 • Køber og sælger alle gode Frimærker. Speciale: Oversø

Danmarks eneste Lodskaptajn,

Peter Bom

fortæller —

Da Kommandør Saabye hentede Georg Stage-Drengen Peter Bom i Kerteminde

Ved Carl Østen



EN smuk September-Eftermiddag, hvor en let Brise kruser Øresundets blaanende Overflade, der denne Dag næsten synes at være azurbtaa, er jeg i min Flanér rundt i Frihavnen havnet for Enden af Marmorvej ved den nye Lodsbygning, der fuldførtes ifjor Sommer. Udenfor træffer jeg Føreren af „Skuden“, Danmarks eneste Lodskaptajn *Peter Bom*, der fik sin Udnævnelse til denne Stilling i Aar den 9. April. Desaarsag havde Lodskaptajnen allerede forlængst for-tjent at blive præsenteret for „Vikings“ Læsere ved et Interview. I Peter Bom har de ham undergivne Lod-ser og Baadmænd faaet en Chef, som de uden Omsvøb kan gaa lige til. De venlige Øjne i hans runde, ofte smilende Ansigt udtrykker Jovialitet, og hans Tale er jævn og bramfri. Det varer ikke længe, før Falderebet er hevet ud, og jeg entrer mod Chefens øverste Dæk og træder ind i hans „Kahyt“, der er enkelt udstyret og ligetil som Skipper selv.

Paa en Væg hænger Billeder af Kongen og Drønningen, indrammet i gamle Skibsrammer, og paa en anden Kavalkaden af Forgængere i Stillingen. Den begynder med Kommandør Lars Fabricius, der var Over-lods fra 1826—30. Benævnelsen Lodskaptajn indførtes 1912 og hæftedes paa Marinekaptajn Th. E. Messerschmidt, der havde været i Stillingen fra 1909, der da betegnedes Lodsinspektør. Nu sidder Indehaveren af denne Stilling i Lodsinspektoratet og er for Tiden Kommandørkaptajn *H. C. S. Ørsted*, Chefen for Direktora-tet er som bekendt Kommandør *C. F. von der Hude*.

„Hvorfor blev De den foretrukne til Lodskaptajnstillingen?“ spørger jeg.

„Det ved jeg skam ikke,“ svarer Hr. Bom med et lunt Smil. „Men jeg ved, at jeg i 1913 kom til Københavns Lodseri som Aspirant, blev Lods 2 Aar efter, og nu er jeg altsaa Bestyrer af „Københavns Lodseri“, der tæller ca. 25 Lodser. Over mig er Lodsinspektøren og Lodsinspektøren. Foruden Betjeningen af Lodsning i den store Havn strækker vort Virkeomraade sig lige fra Svinbodan Fyrskib til Falsterbo, altsaa en ikke helt lille Historie. For mig har den nu svundne Tid som Lods været meget interessant; man havde sin Færd i næsten alle Nationers Skibe, der spændte fra smaa Galeaser til store Turistbaade. Kom man ombord i hjemlige Baade, ja da hændte det, at man traf gamle Skibskammerater og ogsaa Venner. Naar Solen skinner venligt og lyst som i Dag, mærker man særligt Savnet af

dette friske, frie Liv til Søs. Nu er man forankret til et Skrivebord og maa nøjes med at kigge ud over Ens tidligere Element —“

„De dyrker jo dog Lystsejls som hobby?“

„Ja, med min Spidsgatter „Magger“, der undertiden har fungeret som Dommerskib ved mindre Kapsejls-ser, foretager jeg gerne en aarlig Sommerrejse til Svendborg, en By, jeg elsker, og hvor jeg gik paa Navigationsskole, samt til de jydsk Kyster. Iøvrigt er jeg paa anden Maade i Kontakt med Søen, idet jeg er Medlem af en Del Klubber: „Gamle Georg Stage Dreng“, „Alm. dansk Skibsførerforening, stiftet 1874“, „Marineforeningen“, „Marineforeningens Skyttelaug“, „Drageklubben“, „Frem“ samt „Københavns Amatør-Sejlsklub“, som er min faste Klub. Saa saadan set er jeg jo ikke helt gaet i Land.“

„Stod Deres Vugge ved Vandet?“

Jeg fødtes i „den fagre Kerminde“ i 1887. Far var Dampskibsfører. Allerede som 7—8-aarig kom jeg i Ferierne med ham ud at sejle. Jeg rejste saa til København med min Mor, der gerne skulde paa Besøg der, hvorefter vi satte os paa Tolddoden for at afvente Skibets Ankomst. Dengang var der jo ingen Radio, der kunde underrette om Skibenes Position, højst kunde der blive telefoneret fra Helsingør, at Skibet var passeret, men det var først og fremmest af Hensyn til Proviantbaaden, der skulde ud fra København. Saa kom jeg ombord i min Fars Skib paa Rheden, hvorefter Rejsen gik til Kronstadt for at losse Kul samt indtage Træ i St. Petersborg og Riga, hvilken Last saa bragtes til Rotterdam og Rouen. Men allerede i en tidligere Alder tog jeg ud i Kerteminde-Fiskernes Joller, hvilke Ture enkelte Gange er endt med baade Kuldsejling og Dukkert. Jeg var ellers sat i Realskolen i Kerteminde, men da man i de Tider ikke syntes, at det var nødvendigt at have Realeksamen for at komme til Søs, gik jeg ud uden Eksamen i Konfirmationsalderen og fik derfor af samme Grund heller ikke en Cykle som andre Drenge. Naa, jeg fik vel heller ikke Brug for den. Jeg skulde ud med „Georg Stage“. Der fik jeg, om jeg saa

maa sige, en fornem Debut, for „Georg Stage“ kom og hentede mig i min Fødeby. Denne usædvanlige Ære havde dog sin naturlige Forklaring. Dagen efter, at jeg havde været til Alters, var jeg taget ud i en Jolle med en Fætter, og som vi staa og slingrer med Baaden med vore Fødder under Bundribberne, sker der det sælsomme Uheld, at da mit ene Ben smuttede, fik Kroppen en Halvtørn og røg udenbords. Til alt Held blev jeg hængende i Knæleddet paa Essingen, selvom jeg samtidig fik Hovedet under Vand. Min Fætter fik mig saa halet op. Doktoren konstaterede, at jeg havde knækket Fodrodsbenet, og jeg maatte saa holde Sengen en Uges Tid med Benet i Gipsbandage. Dette Uheld var en stor Sorg for mig, for jeg skulde jo have været ud med „Georg Stage“, hvis Styrelse dog var blevet underrettet om mit Uheld. Stor var min Overraskelse, da „Georg Stage“, der havde Station i Kalundborg, en Maanedes Tid efter for en frisk østlig Vind stod Kerteminde ind og ankrede op paa Rheden. Chefen var nuværende Kommandør Saabye. Han lod Laarings-Fartøj sætte i Vandet og tog ind til Kerteminde for at afhente mig personlig, en Ære, der vist ikke er overgaaet ret mange „Georg Stage“-Elever.“

„Hvordan staa Deres Tid paa „Georg Stage“ saa for Dem i Dag?“

„Det var jo i 1902, saa der er vel ikke saa stor Forskel paa Livet der ombord dengang og saa nu. „Georg Stage“ traadte jo i Mors Sted, der skulde naturligvis være Orden og Disciplin, naar en Flok unge Knægte paa en firsindstyve Stykker skulde være sammen. Og paa et saadant Togt kom man jo rundt og saa sit Fædreland, at „Bogen spejler sin Top i Bølgen blaa“, enten det var i det fynske Arkipelag eller ved Jyllands og Sjællands Kyster, og saa lærte vi ikke mindst at vise vort ældgamle Flag Respekt og Honnør.“

„Hvad fik De saa set af Verden, inden De gik ind til Lodsvæsenet?“

„Efter „Georg Stage“ gjorde jeg et Par Vinterrejser med min Far, der førte „Vulcan“s „London“, til England. For at komme i Kontakt med Fanøboerne med Henblik paa at komme ud med deres Skibe, tog jeg paa „Fanø Sømandsskole“, der ikke er mere. Efter en 3 Ugers Tid sendte Skibsrøder H. P. Clausen mig til Marseille, hvor jeg skulde gaa ombord i Barkskibet „Kronprinsesse Louise“. Rejsen gik over Hamborg, Köln og Paris. Kaptajnens Frue var med mig. Jeg skulde lodse hende sikkert derned. Hun var bange for at komme i forkert Tog. Rejsen endte lykkeligt. Jeg klarede mig med det Tysk, jeg havde lært i Skolen, Pidgin-Engelsk, Gebærder paa Fransk. „Kronprinsesse Louise“ skulde laste Tagsten til Rio de Janeiro. Vi var 63 Dage undervejs, inden vi saa Rios smukke Havn og „Sukkertoppen“. I Rio erfarede jeg, hvor stort et Tal ½ Million var i Praksis, for lige saa mange Tagsten blev jeg sat til at grave ud af Lasten, 4 ad Gangen. Løsningen tog ca. 30 Dage. I Rio opdagede jeg samtidig, hvor lidt Penge kunde være værd. Det var daarligt nok, at en Stabel Milreis-Sedler kunde bove en Landgargstur af. Fra Rio gik vi til Barbados for at laste Mahognitræ til Hamborg, hvor min første „deep-water“-Rejse endte. Senere har jeg taget adskillige Ture over Verdenshavene med forskellige Sejlskibe tilhørende forskellige Nationer. En af de skrappeste Ture, jeg har været med paa, var paa en Rejse fra Vestky-

sten af Mellem-Amerika med Cedertræ til Bremen. Den varede 214 Dage. Vi slap alle fra det med Livet, undtagen Kokken, der døde undervejs. Vi unge Gutter sagde derom, at han var død af Sult! Mange af os var haardt angrebet af Beriberi. I 22-Aarsalderen gik jeg ind paa „Svendborg Navigationsskole“, hvor jeg sluttede med at tage den udvidede Styrmandseksamen. Saa sejlede jeg som Styrmand i forskellige Dampere hos Rederiet Lauritzen. 1911—12 var jeg i Marinen som Reserve-løjtnant med Tjeneste i Torpedobaadene. Danmark havde dengang en anselig Flaadestyrke at sende ud. Alene Torpedobaadsflotillen talte 16 Enheder, og naar vi under Eskadre samlede med de store Skibe saa det virkelig ud af noget. Efter min Marinetid sejlede jeg saa som 1. Styrmand paa „Vulcan“ for en kortere Tid, inden jeg den 1. Dec. 1913 gik ind til Lodsvæsenet. Det er jo saadan med os Søfolk, at naar vi tænker paa Giftermaal, søger de fleste af os i anden sikker Havn.“

„Nu spejder „Københavns Lodseri“ vel efter Skibe igen?“

„Det vil forhaabentlig i en nær Fremtid være os forundt at se de store Turistbaade, der satte en ekstra Kolorit paa Havnen, fortøjet igen ved Langelinje i Selskab med den ærværdige „Tjalfe“, der længe har været ene om at tegne det smukke, maritime Billede af de Spadserende paa Langelinje. Ligeledes haaber vi, at alle de af vore Skibe, der er blevet sparet, maa vende hjem og blive sat i tilpas Stand, saa at de igen kan vise det danske Flag fra velholdt Skib ude omkring i den fredelige Handels Tjeneste. Og saa vil jeg gerne sige et Par Ord til den danske Sømands Ære. Han har under de 2 sidste Krige paa eklatant Maade baade skabt Agtelse og Respekt om sit Job. I min Ungdom saa man desværre skeptisk paa Søens Mand, tænk bare paa denne Udgydelse: „Han sark dybere og dybere, tilsidst blev han Sømand!“ Nu er det vel efterhaanden en kendt Sag, at mange af vore kendte Folk har traadt deres Børnesko paa Skibscæk og er blevne satte og staa-hærdede Folk videre fremover,“ sluttede Lodskaptajn Bom..

— — —

Lodskaptajnens Forgængere i deres Kontrafej paa Væggen har været de eneste Vidner til denne Samtale. Men de er jo tavse. Da jeg kaster et sidste Blik henover dem inden min Bortgang, synes det, at de vilde have sagt, hvis de kunde tale: „Vel talt, Lodskaptajn Bom!“ Selv siger jeg til ham, da han ledsager mig til Falde-rebet: „Fortsat god Sejlads og Tak for i Dag, Hr. Lodskaptajn!“ — Engang vil hans Billede slutte Kavalkaden paa Væggen.

Carl Østen.

J. Lauritzens Søfartsskole

J. Lauritzens Søfartsskole har holdt Afslutningsprøve for Sommerholdets Elever den 9.—10. Oktober, og næste Kursus paa Skolen begynder den 2. Januar 1946. Det bliver et videregaaende Kursus, beregnet for Drenge, der allerede har gennemgaaet et 3-Maaneders Kursus paa Skolen, og som derefter har været ude at sejle.

Husk at forny Deres Abonnement

Board, lodging

(and shanghaiing)

Af K. Schwalbe

S/S „ZAMORA“

Illustreret af Oscar Knudsen

Denne Titel stod paa et Skilt ved Siden af Indgangen til Chr. Damms „Hotel“ i Furmanstreet 349 i Brooklyn. Det var dog os selv, som havde tilføjet Ordene: and shanghaiing, for selv om Chr. Damm (i Almindelighed af Søfolkene kaldet „Røver Damm“) ikke var Shanghaiier i den Forstand, forstod han sig godt paa at faa Folk ombord i Skibene under Foregivende af, at disse var Paradeskibe og kun sejlede paa de Ruter, som Søfolk nu engang synes bedst om, selvom de i Virkeligheden sejlede med Krigsmateriel paa Frankrig og England.

Selv om Fristelsen vinkede i Form af Farezonetillæg i 1., 2. og 3. Zone, var vi dog ikke særlig interesserede i Sejlads østpaa. Det hændte som Regel gerne, at vi, naar vi kom til England, fik de saakaldte Pligtrejser til Archangelsk eller Middelhavet i Stedet for at gaa tilbage til U. S. A., hvor vor midlertidige Residens var.

S/S „Zamora“ dannede ingen Undtagelse fra denne Regel. En Formiddag 1916 stod Georg Spring, Aarhus Rasmus-

sen og Undertegnede i Bar'en hos Chr. Damm og sludrede over et Glas Øl. Dagen forud var vi afmønstret fra en dansk Baad, „Børglum“, der gik som timecharter for Ward line. Damm kom ind i Bar'en og gned sine Hænder, idet han sagde: „Naa, Gutter, jeg har en mægtig fin Hyre til Jer i Dag.“ „Hov, hov,“ raabte vi i Kor, „ta' den med Ro, vi har endnu ikke hentet vort Kluns fra „Børglum“, saa det haster foreløbig ikke med en Hyre.“ „Ja, ja da,“ svarede Damm, „det er der ikke noget at sige til, saa maa jeg se at faa nogle andre. Men Sagen er den, at jeg mangler netop to Matroser og en Fyrbøder. Det er nemlig en meget fin Baad, der skal til Mexiko og gennem Panama til Stillehavet. Desuden betaler Skipperen 45 Dollars om Maaneden, derfor troede jeg, det var noget for Jer.“

Nu vidste Damm godt, at vi var tre drevne Rotter, der kendte saa at sige de fleste Baade, der anløb New-York, men „Zamora“ havde vi dog ikke hørt om tidligere. Vi lovede ham at undersøge Sagen og tænke over det i Løbet af Dagen. Navnet lød meget godt, og Rejsens Maal passede os i Særdeleshed. Lidt efter for-

lod vi Bar'en for at gaa over til „Tyske Charlie“ i Hamilton Avenue, en Restauratør, som Damm vidste, vi jævnligt besøgte, naar vi havde Penge paa Lommen. Var vi derimod læns, hang vi som Regel hos Damm og tærede paa vor Kredit, indtil han skaffede os en Hyre, og det varede sjældent længe. Vi besluttede snart at føje Damm i hans Ønske om at lade os forhyre med S/S „Zamora“, men vi vilde dog stille den Betingelse, at vi ikke gik ombord før den Dag, Baaden skulde afsejle.

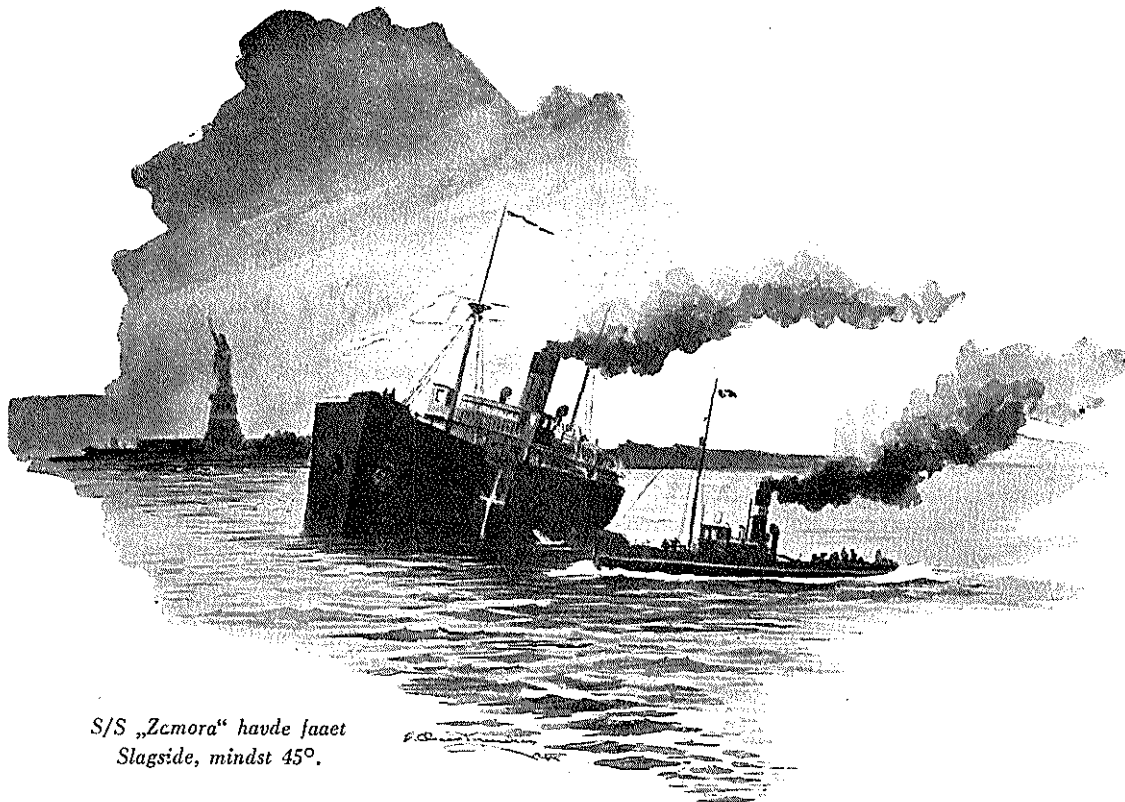
Stockholmerbaaden „Zamora“ laa i Øjeblikket ved en Pier i Southstreet, New York, men vilde i Løbet af to Dage hale ud paa Strømmen for at gøre søklar. Aftalen blev saa, at vi skulde køre over ti Battery Place i Damms Luksusvogn (en ganske særlig Ære, der blev vist os) Lørdag Formiddag Kl. 7,30 og derfra gaa med en Slæbebaad ud til „Stillehavsfareren“. Vi turede rundt i Brooklyn et Par Dage, og Fredag Aften pakkede vi vore Sække. Næste Dag ankom vi til landing stage paa Battery place lidt før Kl. 8 Morgen. Der

var i Forvejen en lille Forsamling paa henvend en Snes Mand, som vi formodede skulde ud til et andet Skib paa Reden. Jeg kom i Snak med en ældre Nordmand, som oplyste mig om, at de alle 20 Mand skulde ombord i „Zamora“. Det forstod jeg ikke, da Damm havde fortalt os, at „Zamora“ kun manglede to Matroser og en Fyrbøder. Sagen viste sig at være den: „Zamora“s Skipper, Kaptajn Sandell, havde hyret disse 20 Mand fra en anden Forhyringsagent i Brooklyn. Han skulde bruge 23 Mand, men Agenten havde ikke flere i Øjeblikket, dog lovede han at skaffe de resterende. Saa ringede han Damm op og bad ham skaffe de manglende tre Mand. Damm svarede, at det var en let Sag, han havde nemlig to Matroser og en Fyrbøder gaaende, som længtes forfærdelig efter at faa et Dæk under Fødderne igen. De havde desuden ikke set deres Mødre i flere Aar og gik gerne til England, da der jo ikke var saa langt til Danmark derfra.

Dette med „Zamora“s Rejse til England vidste vi jo ikke endnu, ellers havde Piben faaet en anden Lyd. Efter 20 Minutters Sejlads naaede vi ud til „Za-



Vi stod og sludrede over et Glas Øl.



S/S „Zemora“ havde faaet
Slagside, mindst 45°.

mora“. Den saa meget tilforladelig ud, men Kors, hvilken Slagside den havde, mindst 45°. Vi blev modtaget paa Dækket af 2. Styrmand, som spurgte, om vi var den nye Besætning. „Ikke endnu,“ svarede en lille rapmundet Fyrbøder, „hvor skal vi forresten hen?“ „Foreløbig til Liverpool, og hvor Rejsen saa gaar hen siden, ved jeg Fa'n inte,“ var Svaret. Der blev ordentlig Røre blandt Folkene og tillige fuld Enighed om, at de vilde gaa i Land igen alle 20 Mand. Kun Spring, Rasmussen og jeg nølede. Slæbebaaden, der laa paa Siden og ventede paa Skipperen, der skulde i Land for at udklarere, kunde vi jo hurtigt jumpe ned i, hvis vi ønskede at gaa i Land igen. De øvrige 20 Mand fik nu hurtigt dem selv og deres Tøj ned i Slæbebaaden.

2. Styrmand kom imidlertid hen til mig lidt efter og sagde, at Kaptajn Sandell gerne vilde tale med mig, inden han gik i Land. Jeg gik agterover og mødte Kapajnen udenfor Salonen. „Kom indenfor, Dansker,“ sagde han, „jeg vil gerne tale et Par Ord med Dem.“ Vi gik ind i hans Kahyt, hvor han skænkede en Whisky-soda og bød mig en Cigar. „Hør her,“ sagde han, „jeg har et Helvedes Vrøvl med disse infame New Yorker Besætninger, de er berygtede helt ned til den mindste Sydhavsø. Jeg vil i alt Fald gerne beholde Dem og de to andre Danskere om Bord. De bliver Baadsmand og Rasmussen Donkeymand. Endvidere vil jeg, foruden at betale Dem 45 Dollars pr. Maaned, altsaa 15 Dollars over Tariffen, give Dem 25 pCt. i Krigstillæg. Til Gengæld maa De saa love mig ikke at omtale de 25 pCt. til den nye Besætning, jeg nu gaar i Land for at skaffe.“ „Det er et Ord, Kaptajn,“ svarede jeg, hvorefter vi sammen gik ud til Falderebet. Her gav saa Sandell Besætningen nede i Slæbebaaden en ordentlig Opsang. Det var en Fryd at høre denne store, flotte Svensker tale til Folkene. Han begyndte pianissimo for jævnt at stige til et tordnende crescendo. Han var et 100 pCt. Mandfolk, en Type, der mindede om „Ulf Larsen“ fra en af Jack Londons Bøger. Jeg kom til at beundre ham, og hvad end hans Fejl var paa

dette Togt, kom jeg til at sætte stor Pris paa ham. Han talte saaledes oppe fra Lønningen til Folkene, og hans Tale var ikke blottet for Lune: „Naa, Folkens,“ begyndte han, „I vil altsaa ikke med „Zamora“? Det er ganske vist ikke nogen Morgans Lystyacht, men det er heller ikke nogen „Bounty“ at være med. Jeg har et Par Mand om Bord paa 6'te Aar. Naar den øvrige Besætning har forladt mig her i New York, skyldes det dels, at de ønskede Afmønstring som Følge af udløben Kontrakt, og dels at

nogle ønskede at komme i Land for at paabegynde en glørværdig Karriere som Avisdreng eller Skopudser for at ende som en anden Carnegie, Rockefeller eller Vanderbilt. Gullet ligger ganske vist stadig paa Gaden, man behøver blot at bukke sig for at samle det op, men som Regel er der altid en anden Maand, der snapper det for Næsen af en, før man faar bukket sig. Resten af Besætningen var en Samling Jødeyngel af samme Beskaffenhed som I. I har aldrig udført en ærlig Dags Arbejde i jeres Liv. At en Moder nogen Sinde har kunnet sætte saadan nogle Parasitter i Verden. En Flok Døgenigter, „good for nothing“, der ikke aner, hvor I skal faa Føden fra i Morgen. Gøre Vrøvl kan I og tror at have Monopol herpaa, men vide hvor For og Agter er i et Skib, det maa I først spørge en Bondekarl fra Landet om, for I ved det s'gu ikke. I gaar slet ikke i Land, fordi „Zamora“ skal til Liverpool, men fordi I er bange, bange som nogle usle Orme. Men nu skal jeg fortælle jer noget. „Zamora“ er lastet med Krigsmateriel af den allerværste Slags, Dynamit, Sprænggranater, Pigtraad, ætsende Syrer og Gud ved hvad. Den har en Slagside, som De selv kan se, paa ca. 45°, der er ikke stor Sandsynlighed for, at den nogen Sinde naar sit Bestemmelsessted, men her ser I dog tre danske Sømand, der ikke er bange, tag dem som Forbillede og prøv at forandre jer, men jeg siger jer paa Forhaand, at I vil omkomme under Forsøget, saadan nogle „beach loafers“, I er skabt for Helvede, og der kan I drage hen, jo før jo hellere.“

Under hele denne Svada havde Folkene ikke ytret et Muk, men nogle af dem fik øjensynlig Respekt for Kaptajn Sandell og foreslog, at de skulde gaa ombord igen alligevel. Da Sandell hørte dette, sagde han: „I bliver, hvor I er. Jeg ønsker ikke, at de amerikanske Myndigheder skal nægte mig at staa til Søs, før jeg har faaet svovlet Skibet ud for Væggetøj og Rotter, for til disse to Kategorier hører I, og hvis en af jer prøver at entre Falderebstrappen igen, saa bliver næste Adresse: „state hospital“, Brooklyn.“

Kaptajn Sandell gav derefter nogle Ordre til Styrmandene og gik ned i Slæbebaaden som om intet var hændet. Lidt efter satte den fra og styrede ind mod Waterfront.

Henad Eftermiddagen kom den tilbage med en ny Besætning, og jeg undrede mig over, at han saa hurtigt havde kunnet faa fat paa den. Folkene saa, omend lidt brogede, dog ret ordentlige ud. Jeg havde en lumsk Anelse om, at de var blevet lokket med gyldne Løfter, men bagefter skammede jeg mig alligevel over, at den Tanke var opstaaet hos mig, thi senere paa Dagen fik jeg Sagens Sammenhæng at vide af en af den nye Besætning. Skipperen var kommet ind i Billardsalonen paa „sailors home“, Southstreet og havde sagt: „Hør, Gutter, jeg er Fører for en Stockholmerbaad, som hedder „Zamora“, den ligger ude ved Liberty Statuen og skal til Liverpool. Jeg havde faaet en Besætning, men den var lige saa spraglet som et skotskternet Høj-lænder-Quilt, de var bange for at gaa udenfor Nantucket shoals med Baaden, blot fordi den havde Slagside — i Virkeligheden er det kun Kælenskab fra dens Side. Jeg ønsker ikke rædde Søfolk om Bord hos mig. — De gik alle i Land paa tre nær. Er der nogle af jer her, der har Lyst at gaa med mig? Hyren er 45 Dollars. Jeg ved endnu ikke, hvor vi skal hen efter Liverpool, men om nogle af jer ønsker at komme tilbage til „det forjættede Land“, bliver hans Rejse betalt tilbage til U. S. A.“

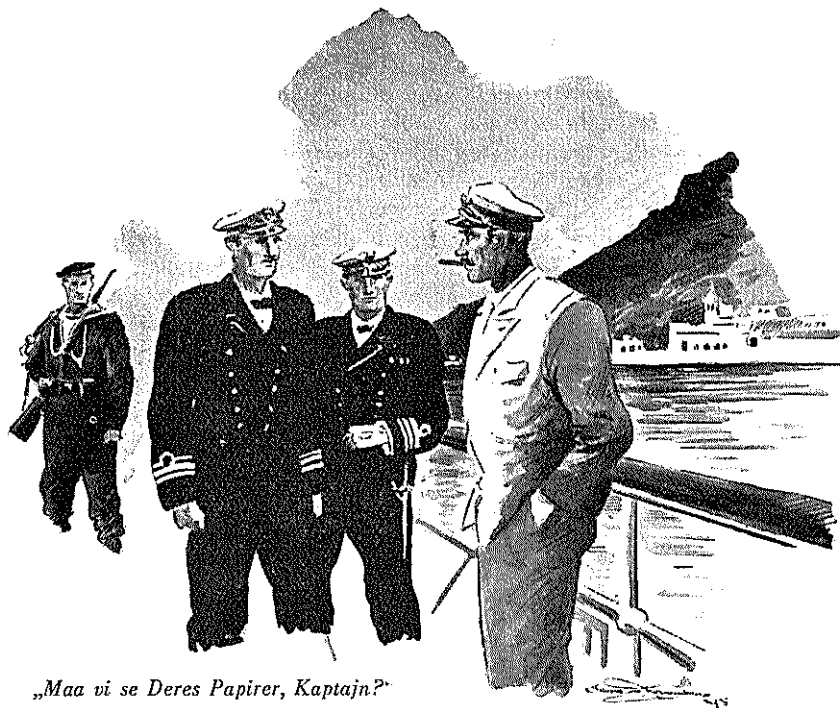
Dette kunde ingen af dem staa for, de lovede alle som en at lade sig mønstre, og kort efter gik de om Bord uden mindste Vrøvl.

Vi forlod New Yorks Red næste Formiddag Kl. 7 og stævnede mod vort Maal, men Rejsen til Liverpool formede sig lidt anderledes, end jeg havde regnet med. Undervandsbaade saa vi ikke noget til, vi havde det egentlig ret godt om Bord, Skipperen saa vi sjældent noget til, men Slagsiden forvoldte os Kvaler, især da det begyndte at blæse op. Jeg undrede mig en Del over den Kurs, vi styrede, den gik nemlig ikke i Liverpools Retning.

En Aften, jeg kom op paa Broen for at tale med Styrmanden om næste Dags Arbejde, spurgte jeg, hvad det var for en Kurs, vi lagde an. „Det ved da Fa'en, Boss. Spørg Skipperen, I synes at være helt gode Venner.“ Jeg besluttede at spørge ham ved første Lejlighed, som indtraf straks efter ude ved Baadedækket. „Kursen“, sagde han, „den skal De ikke interessere Dem for, De tjener jo gode Penge, og mange Dage i Søn giver jo flere Dollars.“

Paa en eller anden Maade var det sivet ud blandt den øvrige Besætning, at tre af os havde 25 pCt. i Krigstillæg. Resultatet blev da, at to af dem søgte Foretræde hos Skipperen, mens han sad agter i Salonen ved sin Frokost. „Hvad vil I saa, Folkens“, spurgte han, da de kom ind i Salonen, „har I glemt at betale jeres Regninger i New York, eller fik I ikke taget

ordentlig Afsked med Pigerne i „skippers cabin“?“ „Vi har hørt“, begyndte Anføreren, „at nogle af Folkene her om Bord faar 25 pCt. i Krigstillæg, og vi kommer derfor for at høre, om vi ikke kan faa det samme.“ „Naa, har I hørt det?“ sagde Sandell, „ja, man skal jo høre meget, inden Ørene falder af, men sig mig nu, hvad tror I er bedst, at I faar en Smule ekstra Tillæg og mister Livet, eller at I undværer dette Tillæg og kommer helskindet i Land i Liverpool, saa kan I endda takke mig, fordi I har faaet gratis Rejse over Dammen. I har det jo her som Blommen i et Æg. Ingenting at bestille — det forbyder Dækslasten jer — udover at passe jeres Vagter. Er I ikke tilfreds med det, saa se at komme ud af Kahytten, helst lidt hurtigere end jeg



„Maa vi se Deres Papirer, Kaptajn?“ spurgte den ene af Officererne.

kan smide jer ud.“ Her smøgede Sandell sine Skjorteærmer op og gjorde Tegn til at gøre Alvor af sin Trusel, men Folkene var forlængst ude paa Dækket, de fik saaledes ikke noget ud af deres Besøg.

Nogle Dage senere dukkede Øgruppen Azorerne op i Horizonen; vi gik ind og kastede Anker paa Ponta Delgadas Red. Knap en halv Time senere bordede to engelske Søofficerer „Zamora“. Kaptajn Sandell stod ved Falderebet og røg. „Maa vi se Deres Papirer, Kaptajn?“ spurgte den ene af Officererne. „Ja, værsgod at følge med op i Bestiklukafet“, svarede Sandell.

Ved Gennemgangen af Skibspapirerne udbrød Englænderen: „„Zamora“s Destination er jo Liverpool, hvorfor er De saa søgt ind her til Azorerne, de ligger jo et godt Stykke udenfor Ruten.“

Sandell tog et Par Drag af Cigaren og svarede: „Ja, hvorfor. Jeg har Last i Bunkers (Kulbunkerne) og har derfor ikke Kul nok ombord til Liverpool. Derfor haabede jeg at kunne supplere min Beholdning her.“

„Det bliver ret vanskeligt“, svarede Englænderen, da Kuldepotet her paa Øerne tilhører den engelske Marine og kun er beregnet til Flaadens Skibe og Hjæl-

pefartøjer, men vi skal sætte os i Forbindelse med Admiralitetet i London og anmode det om nogle Kul. Imens maa De afvente Svaret og søge at gøre Dem Opholdet behageligt.“

Derpaa forlod de Skibet, men nogle Timer senere kom to Maskinofficerer om Bord for at foretage en Opmaaling af Kullene. Det viste sig da, at der var Kul nok til Turen fra New York til Liverpool og halvvejs til U. S. A. igen. Næste Dag fik vi Ordre til at sætte Dampen op og være klar til at gaa Kl. 11. Kul blev der ikke noget af denne Gang. Vi stod Havnen ud næste Dag Kl. 11,30 og fik lige før Afgangens Besøg af en højtstaaende R. N. R. Officer fra en engelsk Hjelpekrydser. Han gav Skipperen følgende Ordre: „Naar De gaar herfra, følger vi Dem. De faar de forskellige Kurser fra mig pr. Flagsignal, og disse Kurser følger De. De vover ikke at vige til nogen af Siderne, udover hvad Giringen paakræver, ellers kommer De ikke til at føre Skib mere paa England eller dets Kolonier.“ Vi af Besætningen stod uforstaaende overfor denne Salve, som forekom os lige saa gaadefuld som tidligere Kursen til Azorerne. Rygtet vilde vide, at det var Skipperens Mening at opsøge en bestemt Undervandsbaad og faa Skibet torpederet, men vi fik aldrig Rede herpaa, der skete jo saa mange underlige og mystiske Ting under forrige Verdenskrig, at vi ikke tog nogen særlig Notits af Tilfældet „Zamora“. Hvorom alting er, Kaptajn Sandell var en mystisk Mand.

men trods alt kunde jeg lide ham, og som tidligere nævnt var han ikke uden Lune og altid parat med et rapt Svar. Et Eksempel herpaa viste han en Dag, da en Fyrbøder kom hen til ham paa Dækket og beklagede sig over, at det var ham umuligt at sove i Fyrbøderlukafet, for det første fordi der var Væggetøj, og for det andet fordi Skibet havde saa stor Slagside, at han ikke kunde hvile ordentlig i sin Køje. „Jeg beklager meget, De kategetiske Spadesvinger, at jeg ikke kan hjælpe Dem. Jeg ved godt, at Sengene, som De er vant til at sove i paa Waldorf Astoria er langt bedre, og at der er stor flot Palmehave og rindende Vand paa Værelserne o. s. v., men her paa „Zamora“ byder vi nu engang ikke paa disse Lækkerier. Har De ikke tidligere været Teolog? De kunde godt ligne en saadan? Jeg kan forøvrigt give Dem dette Raad: Sig til Hovmesteren, at han reder en pæn Køje til Dem i en af Redningsbaadene, han kan tage mine Vattæpper i Salonen, for Edderdunsdyner har jeg ikke. De kan saa for Resten af Rejsen sove i Baaden, og saa har De den Trøst, at De er nærmere Himlen, naar vi springer i Luften.“

Ved Ankomsten til Liverpool mønstrede Spring, Rasmussen og jeg af og var snart efter paa Farten igen, denne Gang til Vestkysten af Amerika. Kaptajn Sandell rejste vist til sit Hjem norden for Helsingborg, og jeg saa ham ikke mere.

Knud Andersen:

»Den blinde Ørn«

Gyldendal — Kr. 8,75

Det skal siges straks, at Knud Andersen med Bogen „Den blinde Ørn“ har sat sig selv fast i de gode Forfatteres Rækker. „Den blinde Ørn“ foregaar i de sidste Aar-tier af forrige Aarhundrede. Hovedpersonen, Sønderjyden Frejdig Sønderhav, fødtes i 1872, altsaa lige efter den fransk-tyske Krig, og Baggrunden for Handlingen er dels Sønderjylland og Tyskland, dels, som det var at vente i en Roman af Knud Andersen, Livet til Søs. Læseren naar Kloden rundt adskillige Gange i Magsvejr og i flyvende Storm i Sejl- og Dampskibe fra Hamborg, før Frejdig slipper sit Tag i ham paa Bogens sidste Side.

Bogen har en egen betagende Stemning, og Frejdigs Historie maa absolut gribe enhver. Trods denne Bogs specielle sønderjydske Atmosfære vil den have Interesse langt ud over Landets Grænser. Den er velskrevet, og man følger Frejdig selv og Luise, som Læseren lever sig sammen med og sent vil glemme. Forfatteren har haft noget paa Hjerte, der vedkommer os alle, ikke mindst i den Tid, vi nu gennemlever.

A. B.

I. Kranz:

Eventyrlige Sejladser

Reitzels Forlag — Kr. 10,50

Ja, det er godt Stof, Kontreadmiral Briand de Crevecoeur har fundet. Nogle af Fortællingerne vil allerede være „Vikingen“s Læsere bekendt, men de kan med stor Interesse læses samlet, fordi Oversætteren paa en

eminent Maade har forstaaet at gøre Stoffet levende og spændende. Har De f. Eks. læst om Forsendelsen af de 40 Mill. Kroner med Ostindienfareren „Grosvenor“ og dens Besætnings forunderlige Skæbne? Ikke mindst er Bogens sidste Kapitel spændende og interessant Læsning. Det er betitlet: „Havets Mysterier“ og skildrer kendte og ukendte hemmelighedsfulde Hændelser paa Søen Aarhundredet igennem. Alt i alt en meget spændende Bog og en glimrende Gavebog til Mænd.

A. B.

Forsiden

„Vikingen“ bringer denne Gang et Forsidebillede af den lettiske Maler D. Godycki Cwirko, forestillende et Motiv fra Fiskerihavnen. Da Cwirko ikke før har haft sine Billeder reproduceret i „Vikingen“, kan vi fortælle vore Læsere, at Kunstneren er meget kendt i sit Hjemland.

Han er udgaaet fra Kunstakademiet i Riga og har deltaget i 23 Udstillinger, bl. a. 2 Udstillinger arrangeret af Kulturfonden i Riga 1936—38 samt 2 Udstillinger arrangeret af den lettiske Stat i 1942—43, i den første udstilling af russisk Kunst i Riga i 1944 og den første ambulante Udstilling i Letland 1943. Han har haft 6 separate Udstillinger i 1942—44.

Han er 44 Aar gammel og for Tiden bosat i Danmark og hans Malerier udstillet i Kunstsalon i Østergade.

A. B.

Har De læst Sejl og Motor?

Korvetten »Galathea«s Jordomsejlingstogt

(Fortsat)

Af Gustav Kragh

STEEN BILLE satte dog ikke direkte Kurs mod Sandwichs-Øerne, men gjorde paa Vejen hertil en lille Afstikker til det dengang saa godt som ukendte Japan.

Hertil havde han længe haft Lyst. Der gik saa mange Rygter om Mikadoens Rige, som for alle stod i et næsten eventyrligt Skær. Hvert Skib, der nærmede sig Japans Kyster, blev straks mødt af japanske armerede Fartøjer, som omringede Skibet og jagede det bort. Selv Orlogsmænd fik ikke Tilladelse til at anløbe eller ankre op og maatte ikke engang sætte et Fartøj ud. En amerikansk Hvalfanger, „*Manhattan*“, var — da Bille besluttede sig til at anløbe Bugten ved Jeddo — det eneste Skib, som han vidste havde haft Forbindelse med japansk Land, siden den danske Officer i russisk Tjeneste, Kaptajn Morten Spangsberg, en af Vitus Berings Skibschefer, paa det store Togt 1735—41 anløb Japan Nord fra i Juni 1738 og havde Japanere paa Besøg om Bord. „*Manhattan*“ havde ude til Søs bjærget 22 skibbrudne Japanere og stod med dem ind til Jeddobugten og ankrede. Straks blev Skibet omringet af japanske Fartøjer, og med et af disse sendte Kaptajnen to af de reddede Søfolk ind til Land for at melde hans Ankomst. Efterhaanden kom flere og flere Fartøjer til, saa de nu sluttede en tredobbelt Ring omkring Hvalfangeren. Mange af Japanerne gik om Bord i denne, og snart efter kom der Fartøjer med Vand og Proviant til Skibet — men samtidig ogsaa med en Ordre til Kaptajnen fra Mikadoen om hurtigst muligt at gaa til Søs igen og aldrig mere at komme tilbage til Japan, selv om han havde nok saa mange skibbrudne Japanere om Bord!

Det var imidlertid Bille bekendt, at adskillige Nationers Orlogsmænd var begyndt at interessere sig

for Japan. I Kina havde han saaledes faaet at vide, at et amerikansk Linieskib, „*Columbus*“, havde haft Forbindelse med de japanske Myndigheder, og han mente derfor det rigtigst ogsaa at vise det danske Flag i de japanske Farvande.

Efter en meget vanskelig, farlig og forsigtig Sejlad i de ukendte og ikke kortlagte Farvande omkring Nippon, Solopgangens Land, som Mikadoens Rige kaldtes, naaede han Torsdag den 20. August om Morgenen ind i Jeddobugten, hvor — saa snart Korvetten blev observeret fra Land — en Del armerede Fartøjer roede „*Galathea*“ i Møde. Jeddo — det nuværende Tokio — ligger inderst inde i Bunden af Bugten og var Mikadoens Residensstad. I det forreste af de japanske Fartøjer sad en Officer, og da Bille lod brase bak, løb dennes Fartøj langs Siden af Korvetten, hvorefter Officeren gik om Bord, ledsaget af et stort Følge. De andre

Fartøjer lagde ogsaa til, hvor de kunde ved Skibssiden; mange Folk entrede om Bord, og snart havde Bille et halvt Hundrede Japanere paa sit Dæk. — Med Officeren fulgte en Tolk, der kunde tale lidt Hollandsk, og da Bille selv talte Tysk, lykkedes det ham saaledes at gøre sig forstaaelig for Japaneren.

Officeren var aabenbart en særdeles fornem Herre, idet alle hans Landsmænd viste ham stor Ærbødighed. Hver Gang, han talte til en af dem, bøjede den paagældende sig straks dybt for ham, flere berørte endda Dækket med Panden. Under Samtalen med Bille modtog Japaneren fra en af sine Ledsagere en lang, smal Trææske med Skydelaag og fremtog af denne to Dokumenter, begge affattet i fransk og hollandsk Sprog. Det ene indeholdt Ordre til enhver Skibsfører, der anløb Japan, om uopholdelig at forlade det japanske Territorium; det andet



Den japanske Officer.

en Anvisning om Opgivelse af Skibets Navn, Hjemstavn, Hensigt med Besøget m. m. Bille besvarede det sidste Dokuments Forlangende med, at han var paa et videnskabeligt Togt og kun kom for at faa Vand og friske Provisioner, samt erklærede, at han vilde forlade Japan i Løbet af faa Dage. Tolken fortalte ham forøvrigt, at den amerikanske Orlogsmand „Columbus“ ganske rigtigt havde været paa Bugten for en Maanedes Tid siden og ligget der i 10 Dage — Japanerne havde nok ikke kunnet true det store Skib bort.

Bille beskriver den japanske Officer saaledes:

„Han var kun lille af Vækst, men velskabt og havde et klogt og ædelt Udseende. Da han flere Gang søgte at gøre sig forstaaelig ved Gebærder, gjorde han det med uendelig megen Anstand og Værdighed, ja endog med Grace, og derhos med en Tydelighed, som jeg misundte ham. Han syntes at være fuldkommen hjemme i Vaabenøvelser, kendte Geværerne, deres Behandling og Eksercitsen dermed, hvoraf han viste os nogle Tempos, som intet paafaldende havde uden det Liv og den Raskhed, hvormed han kastede Geværet fra Armen op til Anlæg. Han bar et Slags Harnisk, bestaaende af en stor Mængde Kobberskælplader, som var sammenhæftede paa en i Sandhed højst sindrig og kunstig Maade. Dette Harnisk bar han over en Klædning, sammensat af rødt Bomulds- og Silketøj; Panseret bedækkede Armene og gik helt ud paa Hænderne. Hans Linned var særdeles rent og pænt. Paa Hovedet bar han en Slags Hjelm, temmelig flad, lakeret og tildels forgyldt, dannet af Straamatte, meget tyk, omtrent af samme Facon som Malaiernes og Kinesernes Hatte. To Sabler bar han i et Skærf, som var viklet omkring Livet, begge paa venstre Side. Den ene af disse Sabler, der var meget lang, og som det syntes bestemt til at føres med begge Hænder, stak ud gennem den Spalte, der fandtes bag i hans vide Vaabenfrakke. De var saa tæt indsvøbte i Futturaler af blaat Klæde, at det vilde have kostet stor Ulejlighed at faa dem trukket ud. Da han gik fra Borde, svøbte han sig i en kostbar Silke-Slaabrok, som en af Folkene med dyb Ærbødighed hjalp ham ind i, og derpaa kastede han sig med en i høj Grad af storartet Overlegenhed i Hjørnet af Fartøjet.

De omtalte Sabler, eller rettere lange Knive, hvoraf flere af hans Følge ligeledes bar to, men hver af dem i det mindste een, var slebet skarpe som Rageknive og overordentlig godt holdt for Rust og Fugtighed. Japanerne viste alle en afgjort Uvilje til at lade os se deres Vaaben, og det lykkedes os kun med en eller to af dem, og da kun, naar vi var ene med dem. Paa Harnisket nær var de alle klædt ligesom Officeren, men langt mindre kostbart og broget: midt paa Ryggen havde de gerne — ved de japanske Trøjer indvævet, ved de kinesiske paasyet — en rund Skive med et Vaabenmærke i Midten. Kun Tolken bar ingen Sabel og var klædt i den almindelige japanske Dragt, sort med indvævede lyse Pletter eller Smaaavaaben og Tegn; Stoffet var Raasilke og Bomuld. Om Bæltet hang der hos de fleste et Slags Penalus, forsynet med Skrivematerialer, et Tobaksapparat, en lakeret Skaal til Ris, foruden andre Smaaafornødheder, hvoriblandt et lille Metalspejl, en Tang til at rykke Skægget ud med og hos Befalingsmanden tillige en Lotusfrugt. Alt, hvad mine Officerer gjorde for at formaa dem til at afstaa eller sælge en og anden af disse Smaating, var forgæves; de frygtede

rimeligvis den Straf, der vilde ramme dem for en saadan Forseelse.

Benklæderne var for det meste meget snævre, og et Par vide Pantalons var trukket over dem. Fodbeklædningen var den mindst heldige Del af deres Paa-klædning. Den bestod i mørkeblaa Bomuldsstrømper med separat Lukke for den store Taa (ligesom paa Bælgvanter) og et Par Straasandaler med to Stropper, een for den store Taa og een for alle de andre. Følgen af denne Fodbeklædning var, at de alle havde vaade Fødder og dertil en væklende og styg Gang, hvorfor de da ogsaa, saa snart de kunde, aflagde Sandalerne ved Falderebet og gik paa Hosesokker, medens Sandalerne svømmede omkring i Vandet, som Regnen skyllede sammen i Vaterbordet.

Et lille karakteristisk Træk maa jeg fortælle endnu, forinden jeg slipper de værdige Beboere af dette forunderlige Land. Da de var nede i min Kahyt, saa de Kongens og Dronningens Portrætter hænge paa Væggen. Saa snart de erfarede, hvem det var, sank de øjeblikkelig ned paa Hug, bøjede sig dybt forover og forblev længe i denne Stilling. Senere, hver Gang de gik forbi disse Billeder, bøjede de sig i forbigaaende, just lige som de katolske Præster under Messen, naar de gaar fra den ene Side af Alteret til den anden og bøjer Knæet halvt for det opstillede Madonnabillede.“

Efter en længere Samtale, hvor Japaneren stillede en stor Mængde Spørgsmaal, som Bille dels besvarede, naar det drejede sig om mindre væsentlige Ting, dels nægtede at svare paa, naar det angik Emner som Skibets Armering, Dimensioner, Dybgaende o. l., spurgte Bille Officeren, om han kunde gaa ind i Havnen, hvad han ikke maatte, og om han kunde faa Lods til at fortsætte Rejsen langs Kysten og rundt om Landet, til han kunde staa Øst i til Søs. Officeren svarede, at Tolken kunde være Lods, og Bille forlangte saa, at de øvrige Japanere skulde gaa fra Borde. Men dette var slet ikke saa let at klare — Japanerne viste absolut Ulyst til at forlade Korvetten. Bille skriver herom:

„— de gode Folk befandt sig aabenbart bedre om Bord i det store Skib end i deres smaa Baade; de var alle søsyge i høj Grad, og den japanske Galde flød i Strømme baade uden- og indenbords!“

Først da Bille truede med at bruge Magt og lod sit Landgangskompani stille paa Dækket, fik han de uvelkomne Gæster jaget ned i deres Fartøjer — men da alle disse var sat fra Eorde, viste det sig, at Officeren, Tolken og tre Mand til havde forstaaet at skjule sig og var blevet om Bord i Korvetten.

„Da dette imidlertid var en altfor ubetydelig Styrke til, at der kunde være nogen som helst Tanke om, at de indbildte sig at have Skibet i Besiddelse,“ skriver Bille, „vilde jeg ikke gøre flere Ophævelser derover, især da den hele Historie begyndte at blive mig noget langtrukken, og Vejret ingenlunde var behageligt. Jeg lod derfor brase fuldt og satte nu Kurs for at gaa omkring Pynten Sagami, som var den, vi havde i Øst og omkring den derved liggende Klippeø. Vi passerede den temmelig klos, men det var saa tykt med Regn og Taage, at vi kun netop kunde skimte en lille Landsby, som laa der inde, iøvrig intet, som kunde sige os, om det var kønt eller stygt, kultiveret eller øde. Der vrimlede af smaa Baade inde under Landet.“

Bille maatte jo have sine Gæster i Land, men da

han nødtigt vilde gøre dette ved Hjælp af sine egne Fartøjer, var det ikke helt let at ordne. Et japansk Fartøj, der stod tværs over Bugten, blev prajet og jaget; der blev skudt et skarpt Skud foran Boven af det, men Folkene der om Bord viste ikke Spor af Lyst til at stoppe op — de satte flere Sejl, kneb haardt til Vinden og løb lige ind i Brændingen, som „Galathea“ naturligvis maatte holde sig fra. Saa løb Bille Syd om Sagami Pynten og ned i Læ af denne, saa tæt ind til Land, han turde, og her lykkedes det Japanerne at vinke nogle Folk op til at sætte en Baad i Vandet og hente dem.

Tolken havde vist sig at være ganske umulig som Lods. Bille skriver om ham:

„Hans første Forlangende var, at vi skulde sejle Nord i, trods Vinden var Nord-Øst; han havde ikke fjerneste Idé om, hvor dybt her var, eller om naar Strømmen kændrede, om her var Skær eller andre Farer at vogte sig for; kort sagt, han forstod ingenting, og jeg maa da til hans Ros tilføje, at han heller ikke gjorde mindste Paastand herpaa, thi han svøbte sig ind i sin Slaabrok og gik ned af Dækket, saa snart det blev ham for koldt.“

Da Korvetten var kommet klar af de japanske Farvande, stod den med Vinde mellem Syd-Øst og Nord-Øst ud i Stillehavet med Kurs mod Sandwichs-Øerne. Som Vindene skiftede ogsaa Vejret, men det meste af Tiden var det daarligt med Regn, stiv Kuling og høj Sø. Paa dette lange Stræk udbrod der megen Sygdom om Bord. Under Opholdet i Kina havde Besætningen lidt meget af den stærke Varme, under Japans Kyster var Vejret køligt, taaget og regnfuldt. Dette medførte, at mange fik Feber, som efterhaanden gik over til Dysenteri eller Diarré; paa Grund af den meget Saltmad udbrod der ogsaa snart Skørbug, som der næsten altid indtræffer om Bord i et Skib paa Langfart. For at modarbejde Søsysten lod Bille give Risengrød med Vin og Sukker, forskellige søde Supper, større Rationer Eddike, Sennep og Surkaal samt tørrede Grøntsager. Drikkevandet voldte ogsaa Kvaler, idet det i Shanghai fyldte Flodvand ikke var godt, saa Bille maatte forbyde at benytte det til Drikkevand og Madlavning, og man maatte nu nøjes med den forholdsvis lille Portion godt Vand, der var fyldt om Bord i Hongkong. Vandrationen blev sat til een Pot pr. Dag pr. Mand, inklusive den om Formiddagen uddelte Grog, Teen om Morgen og Aftenen. Der optraadte 38 Tilfælde af Feber, og af disse endte desværre fire med Døden — det var en Artillerilærling, en helbefaren Matros, en halvbefaren Matros og en halvbefaren Koksmath, der blev dens Ofre. 11 Mand blev angrebet af Dysenteri; een af dem, en Matros, døde, medens heldigvis ingen af de 54 Skørbugspatienter gik bort, takket være Billes Omhu og Ændring af Skibskosten.

I Slutningen af September fik Korvetten Vindstille, som varede uafbrudt i fem Etmaal, men Natten mellem 1. og 2. Oktober naaede den ind i Østpassaten. I den lange Tid, siden „Galathea“ forlod Jeddobugten, havde

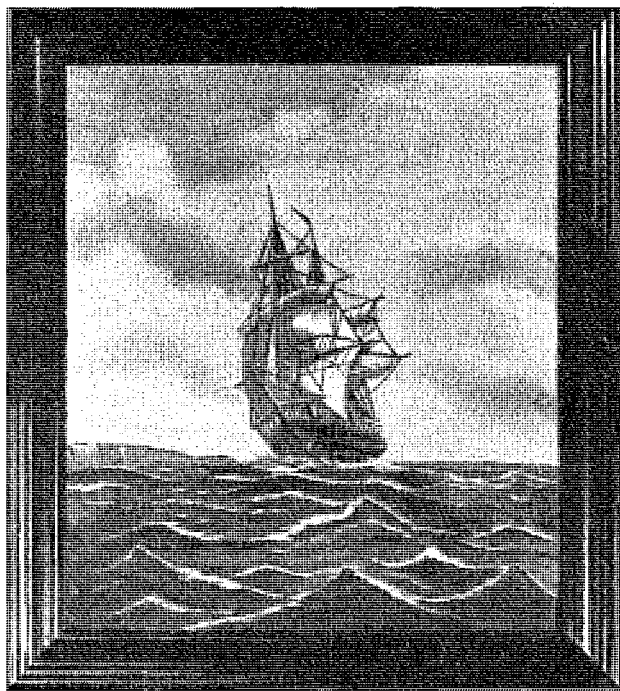
den ikke mødt et eneste Skib — kun Albatrosserne i Luften og Bonitterne, en Art Tunfisk, samt Springerne i Vandet var de eneste levende Væsener, man saa. Den 4. Oktober fik Bille Landkending af Sandwichs-Øerne, og Dagen efter kom Honolulu, med den karakteristiske *Punchbowl-Hill*, i Sigte. Bille gav Ordre til at irøre Ankerkæderne og gøre Ankrene klare.

„Jeg skal aldrig glemme,“ skriver han, „den Glæde, hvormed mine Folk modtog denne Ordre. Kæden blev rendt op med Haand og Magt med en saadan Fart, at man skulde tro, det var Ankeret, som faldt.“

Korvetten holdt langs med Landet Vest i for smaa Sejl i en Afstand af ca. tre Kvartmil, men løb dog 8 Mils Fart. Det var Øen Moroty, de passerede, og Bille skriver herom:

„Moroty er over 2000 Fod høj, ender i en flad Ryg for oven, men vender sine dybt indskaarne, lodrette Fjeldvægge ud imod Søen; adskillige Vandfald styrtede ned fra Klipperne og gav et herligt Genskin, stærkt belyst af Maanen, som stod i sin fulde Størrelse paa den skyfrie, azurblaa, stjernevrimlende Himmel. Det var en guddommelig Aften og Nat, skabt til at indgyde Mod og Kraft efter den lange aandsnedbøjende Overfart.“

Fortsettes i næste Nr.



At „Vikingen“s mange Farvebilag og Tegninger fra Søen bliver benyttet som Grundlag af Malere rundt om i Landet ved Fremstilling af den saakaldte Massefabrikation af Kunst, har vi længe vidst, og dette har ogsaa givet sig tydelige Spor i forbedrede Malerier, men at vi ogsaa benyttes indenfor Kunstbroderikredse, har vi ikke vidst. Ovenstaaende Billede forestiller vort smukke Farvebilag af Briggen „Ørnen“, malet af Paul Sinding, som er udført i Kunstbroderi af Fru I. Johansen.

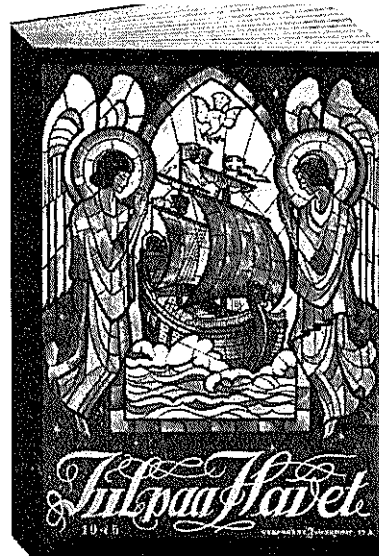
Broderiet tager sig særdeles smukt ud og er udført med megen Kunst.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

At »JUL PAA HAVET« 1945



kan holde sit høje Stade og trods Papirmangel alligevel fremtræde i den sædvanlige smukke Skikkelse er fabelagtigt, og naar man saa yderligere ser, at Bladet er udvidet med 4 Sider, og det ogsaa i Aar har faaet endnu en kendt Forfatter som Medarbejder, idet Orlogskaptajn Kay Jungersen er med, maa man fastslaa „Jul paa Havet“s Succes.

Det smukke Julehefte fremtræder i Aar med et meget stilfuldt og i 5 Farver trykt Omslag, malet af den kendte Maler Orla Muff. Motivet til dette Omslag er hentet fra gamle Kirkeruder og er en virkelig smuk Indbinding om Hefkets gode Indhold.

„Jul paa Havet“ indledes med et festligt og fornøjeligt Farvebillede, som forestiller Troppernes Afrejse i 1848, af den gamle Maler Ivar T. Rohde. Hertil har Gustav Kragh skrevet et Digt, som taler Tidens Sprog, og som nationalt straks viser „Jul paa Havet“s Tone. Dernæst et Farvebillede, et meget smukt Motiv af den kendte Maler S. Kielland Brandt, „Norsk Fiskebaad i haard Kuling“. Fortællingernes Række indledes af den verdensberømte Forfatter Hakon Mielche med en Beretning om en „Juleaften med Forhindringer“. Denne Fortælling er illustreret med moderne Tegninger af Ernst Køhler.

Dernæst har „Jul paa Havet“ den Glæde at kunne tælle Orlogskaptajn Kay Jungersen som Medarbejder.

Orlogskaptajn Jungersen er fra sine mange Bøger en kendt Forfatter, og det er os en Glæde, at han i Aar har overladt „Jul paa Havet“ en pragtfuld Fortælling om „En stormfuld Julerejse“. Denne er illustreret af H. Schøsler Pedersen, saa man føler sig fuldstændig med ombord.

Den gamle Skibsfører Chr. Christiansen, som hvert Aar er med i „Jul paa Havet“, har leveret en kraftfyldt og handlingsmættet Fortælling, „Henry B. Millners sidste Rejse“. Denne er illustreret af Oscar Knudsen.

„Jul paa Havet“ er som sædvanlig spækket med Farvebilag, og V. Qvistorff har malet et Billede, „Paa Trampfart over Atlanten“, et betagende og smukt Motiv.

Da al Skibsfart er opstaaet fra Sejladsen indenskærs, har vi ikke kunnet lade være denne Gang at tage et Farvemotiv med, som stammer fra de smaa Vige. forestillende en Malkepige, der stager en Baad.

Dette pragtfulde Billede hedder „Ogsaa en Slags Skibsfart“ og er malet af N. F. Schiøtzt-Jensen.

„Vikingen“s trofaste Medarbejder Oscar Jensen møder i Aar med en inderlig dybtfølt Bekendelse, „En Juleaften i Kædekassen“, en Selvoplevelse, som sikkert vil blive læst Gang paa Gang af enhver Moder, der har en Søn paa Søen som Skibsdreng. Danmarks store nationale Digter Axel Juel har ogsaa i Aar skrevet et Digt, der taler til vore Hjerter. Digtet hedder „Befriede Skibe“, og ingen kan som Axel Juel udløse vore Tanker og i 4 Vers give os Rædslen, Befrielsen samt Livsglæden ved igen at være frie.

Gustav Kragh har en særlig Evne til at faa de gamle nationale Beretninger til at tale til vort Sind. I „Helene fra Tromsø“ giver han os en af de Træfninger, hvor den danske Nation ved sit Mod og Tapperhed tiltvang sig Fjendens Respekt og Agtelse. I denne Fortælling er ogsaa indflettet en Kærlighedshistorie. Fortællingen er pragtfuldt illustreret i Farver af Orla Muff. Et smukt Billede forestillende Havet i Farver er Illustration til Oscar Jensens Digt „Bølger og Tanker“. Atter et Farvebilag, der forestiller vort smukke Statsskoleskib „Danmark“, Maleri af Paul Sinding, og et Farvebilag malet af H. Schøsler Pedersen forestiller Clipperen „Cimba“ ved Kanarieøerne. Fortællingen „Gammelt Ragelse“ er en Skitse af Aage J. Chr. Pedersen. Han har paa en mesterlig Maade forstaaet at give et Afsnit af det, som fylder den gamle Skibsførers Liv, naar han har lagt op.

Otto Ludwig har skrevet en morsom Beretning om „Alt har sin Aarsag“, lidt om Tradition og Overtro i forskellige Krigsmariner. Den er illustreret af Kjeld Simonsen. Atter et smukt Farvebillede. „Indsejlingen til Københavns Havn“. Maleri af Fr. Landt, et fredfyldt og skønt Stemningsbillede. Et Farvebillede af Paul Sinding, forestillende Fregatten „Najaden“ udfør Kronborg, giver et betagende Syn. Alle Sejlene er sat, og Skibet ligger nærmest Vindstille. Det Syn vil altid gribe enhver Elsker af Søen, saa smukt og mesterligt, det er udført.

„I Slæde og Baad“ er en Fortælling fra Grønland, skrevet af den gamle Præst Erik Jespersen, illustreret i Farver af Povl Povlsen. Begge d'Herrer har levet mange Aar af deres Liv paa Grønland, og de skriver og tegner ud af deres Hjerter og med den Kærlighed, som de en Gang for evigt har skænket til vor smukke Ø.

Det er lykkedes „Vikingen“s Forlag at skaffe et meget smukt Luftfotografi af en 4-mastet Bark midt i Oceanet. Dette Fotografi har Brdr. Bærentzens Reproduktionsanstalt med stor Dygtighed farvelagt, et Farvebillede som sikkert vil blive slaaet op overalt, hvor „Jul paa Havet“ kommer.

Farvebilledernes Række slutter med et Maleri af Paul Sinding af det gamle Orlogsskib „Neldebladet“. Med sit smukke Agterspejl og sine pragtfulde Kanonporte er dette et af de skønneste Billeder, den kendte Marinemaler har malet. Heftet slutter med en Fortælling af den norske Forfatter Edv. Welle-Strand, „Juleaften under en hvelvet båt“. Denne Fortælling, der er illustreret af Oscar Knudsen, giver et lille Billede af den Livsfare, som ogsaa Hjemmefiskerne kan være udsat for.

Af ovenstaaende vil De kunne se, at der intet er sparet for at gøre „Jul paa Havet“ til en smuk og værdig Repræsentant for de søfarende, og „Jul paa Havet“ bliver da ogsaa i alle Kredse modtaget som en kær Ven, som en Repræsentant for Søfarten, som vel nok kan kaldes for den vigtigste for et saa havombrust Land som Danmark. — „Jul paa Havet“ maa købes nu. Om otte Dage er det sikkert udsolgt. Prisen er som sædvanlig Kr. 3,50.

Redaktionen.

Flydende Kunstværker

(Fortsat)

Af Otto Ludvig

I det nye Aarhundrede.

OMKRING Aar 1700 var Galionerne mest brugt. I 1701 byggedes den engelske Orlogsmænd „St. George“. Den havde en Besætning paa 680 Mand og havde endvidere et Artilleri bestaaende af 96 Kanoner. Det mest bemærkelsesværdige ved dette Skibs Ornamentering er de kunstfærdigt udskaarne Kranse om hver enkelt af de øverste Kanonporte, en Skik, som vi finder paa mange af den Tids Skibe.

Men ogsaa Galionsfiguren er der her gjort meget ud af. Den forestiller St. Georgs Kamp med Dragen, som er et Tema, der gennem Tiden er blevet benyttet i alle Kunstarter.

Det morsomste ved „St. George“s Ornamentik er dog Spejlet, paa hvilket bl. a. er skaaret baade Dronning Annes og William den 3.s Monogrammer, hvilket sandsynligvis skal vise, at Skibet er blevet paabegyndt under een Regering, og Bygningen af det først er blevet fuldendt under en anden.

Et omtrent samtidigt Skib med Navnet „Britannia“ var prydet med en ligesaa smuk Ornamentering. Dets Galionsfigur forestillede en bereden Ridder farende henover en falden Modstander. Paa Spejlet er udskaaet to andre Ryttere, der kæmper over to andre Figurer. Under disse ses det kongelige Vaaben og under det igen Admiralitetsvaabnet.

I 1703 søsattes i Danmark Tredækkeren „Elefant“, af hvilken Galionsfiguren i Modelstørrelse stadig findes paa Holmens Modelsamling. I mange Aar var dette stolte Skib vor Flaades bedste Skib, men tilsidst var det saa medtaget i Bunden, at man besluttede at sænke det paa Holmen. Det er det, der danner Fundamentet til den lille Halvø, der fører ud til Hønsbroen, og som enhver gammel Orlogsgast kender.

I den følgende Tid blev Ornamenteringen af Skibene Verden over stadig mere og mere enkel. Galionsfigurene bibeholdtes over hundrede Aar endnu, men Kampagnelanterne reduceredes til to for tilsidst helt at forsvinde. I 1796 blev al Udsmykning af engelske Skibe standset ved Admiralitetsordre. Det begyndte at blive for dyrt, og disse Ornamenteringer gjorde ogsaa Skibene endnu tungere end nødvendigt. I Danmark fortsatte man altsaa endnu en Tid med at give Skibene Galionsfigurer. Saaledes har Fregatten Jylland, som nu ligger ved Langebro i København, en saadan.

Paa Holmens Modelsamling findes Modeller af flere Galionsfigurer, ligesom der overalt paa Holmen findes Galioner i naturlig Størrelse foran de forskellige Bygninger.

Naar man omtaler Skibenes Ornamentering, maa man ikke glemme den Bjælke, der fandtes paa de gamle Skibe til at katte Ankret med. Denne Bjælke

kaldes baade Kranbjælken og Katbjælken. Ordet at „katte“ og Betegnelsen „Katbjælke“ kommer sikkert af, at der paa Enden af dem ofte var skaaret et Hovede af en Kat eller en Løve. Grunden til, at man, som vi har set, har sværmet for at smykke Skibene med Løver, maa sikkert søges i den Kendsgerning, at man regner Løven for Dyrenes Konge, og at den er Tegn paa Styrke.

I England kaldes Klydset ofte for „The eye“ (Øjet), fordi det sidder forrest paa Skibet. I den Forbindelse kan det nævnes, at mange kinesiske Sømænd smykker deres Skibe ved at male Øjne paa Boven af dem. Dette gør de sikkert ikke saa meget af Hensyn til Skønheden, som fordi de er overtroiske.

I det hele taget benævner man i England altid et Skib, som var det et Menneske. Jeg ved ikke, om Grunden til, at et Skib næsten altid benævnes som „hun“, skal søges i den Kendsgerning, at det kan være saa vanskeligt et styre.

Omkring Nelson.

Efter at det i England var blevet forbudt at smykke Skibene med Billedudskæring, har Nelson sikkert syntes, at hans Fartøjer alligevel burde fikses lidt op. I hvert Tilfælde stammer Fregatternes hvide Linje omkring Batteriet fra hans Tid.

En Kaptajn Duff paa Krigsskibet „Mars“ skriver i Aaret 1805 følgende til sin Kone i England: „Jeg er ked af, at det er begyndt at regne i Nat, fordi det vil ødelægge mit fine Arbejde med at male Skibet à la Nelson, ligesom Størstedelen af Flaaden er ved at gøre.“

Det skal dog bemærkes, at det hvide dengang endnu ikke havde fortrængt den gule Farve i den Forbindelse, hvad den som bekendt snart gjorde.

Kort efter Nelsons Død maledes samtlige engelske Skibe imidlertid mørke over det hele for at vise Sorgeren over Tabet af maaske alle Tidens største Søhelt.

Dette Forhold varede dog kun en Tid. Snart begyndte man atter at male Skibene efter Nelsons karakteristiske Idé. Som Eksempel herpaa kan atter nævnes Fregatten „Jylland“. Men ikke alene Krigsmarinerne tog Idéen op. Mange af Koffardiskibene, der sejlede paa Østen brugte samme Fremgangsmaade, for at Søroverne der skulde tro, at det var et Orlogsskib med svær Armering.

Saaledes blev Ornamenteringen altsaa brugt som Camouflage, hvilket den ogsaa var blevet mange Aar i Forvejen. Jeg tænker her paa de saakaldte Brandere, Skibe, der var bestemt til — efter at være blevet ladet med brandbare Vædsker eller Krudt og derpaa antændt — at blive sendt mod Fjendens Skibe for at sætte disse i Brand. Ofte var disse Brandere bygget til For-

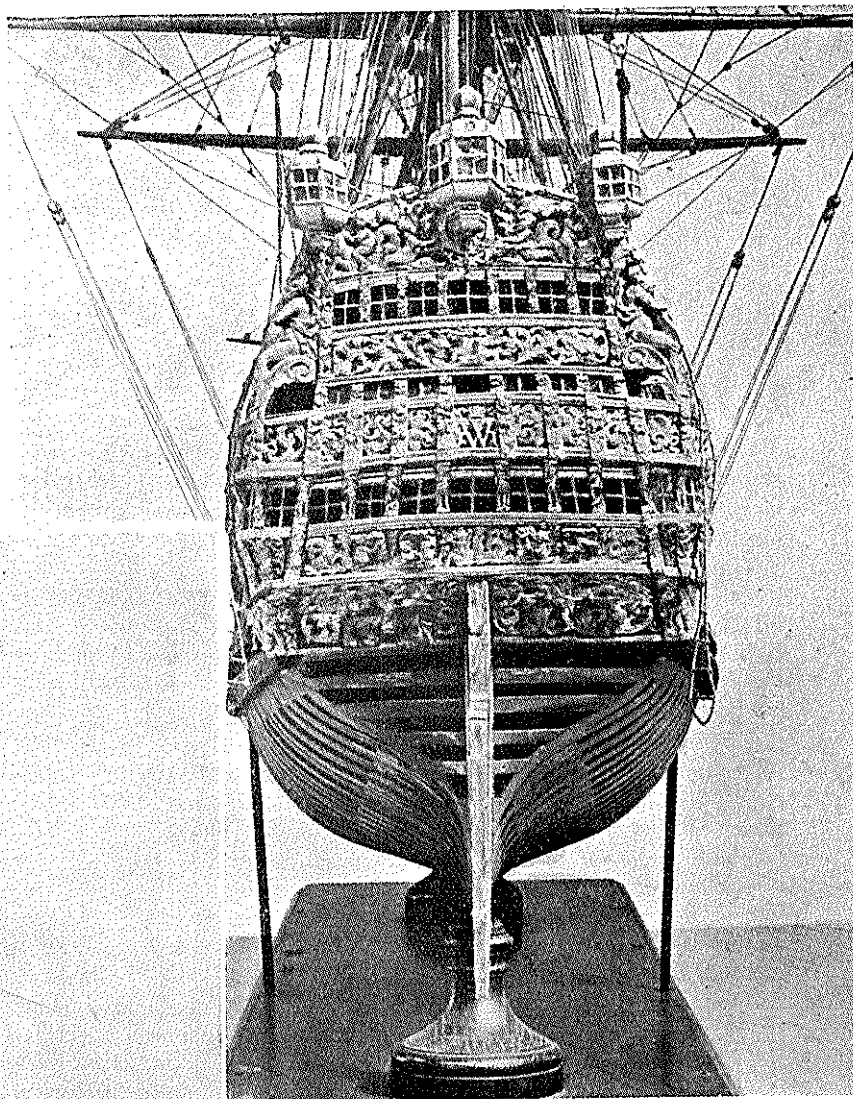
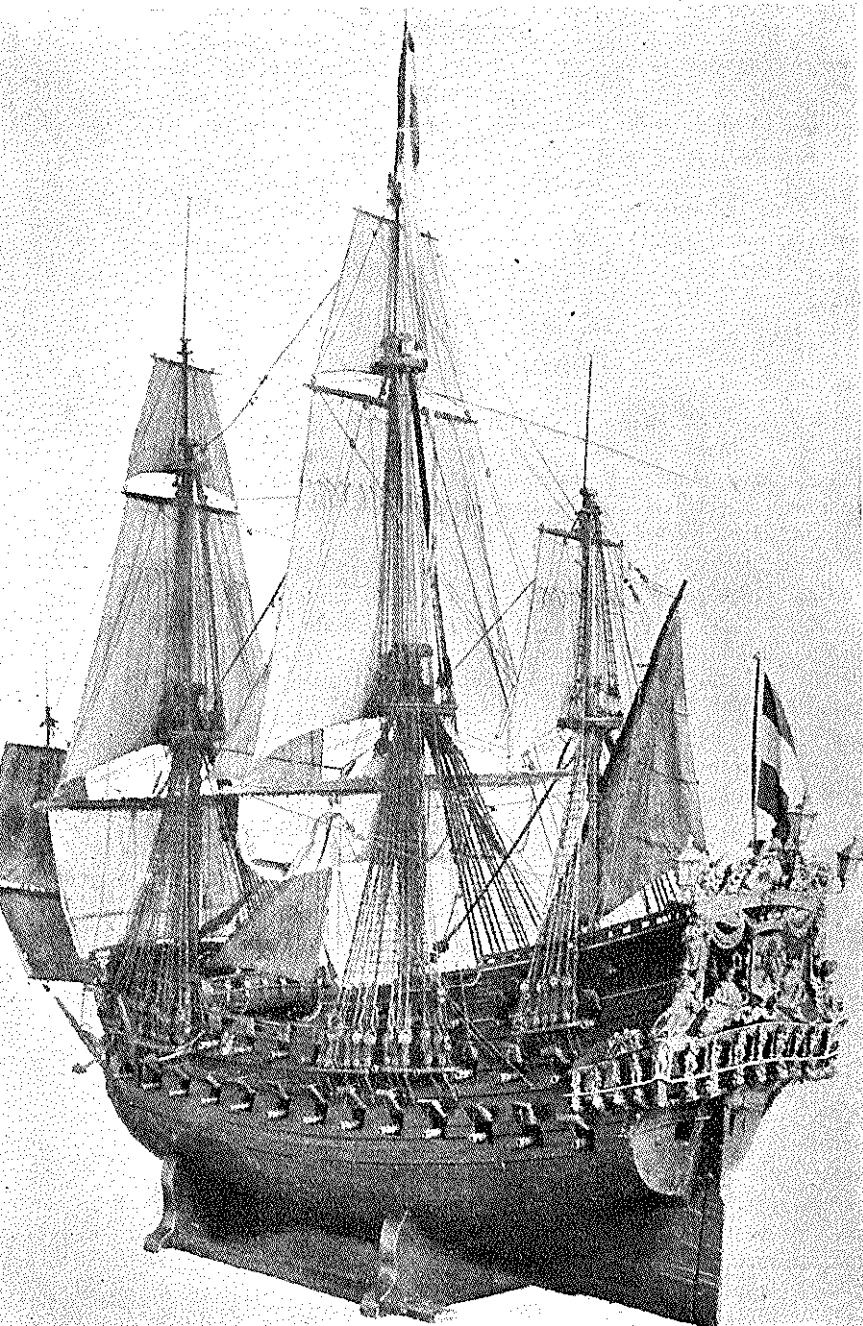
maalet, men tit brugte man ogsaa gamle udrangerede Skibe. I begge Tilfælde stillede man dog store Krav til Udsmynningen, da man paa denne Maade haabede at kunne narre Fjenden.

Paa Modelsamlingen findes Modellen af en Brander fra omkring 1740. Dette Aarstal viser, at Camouflering slet ikke er noget ganske nyt.

Staalet sejrer.

Efter 1850 begyndte man at bruge Staal til Bygningen af Skibe. Dette kom

Agterpartiet af „St. George“, hvor man ser Dronning Annes og William d. 3.s Initialer.



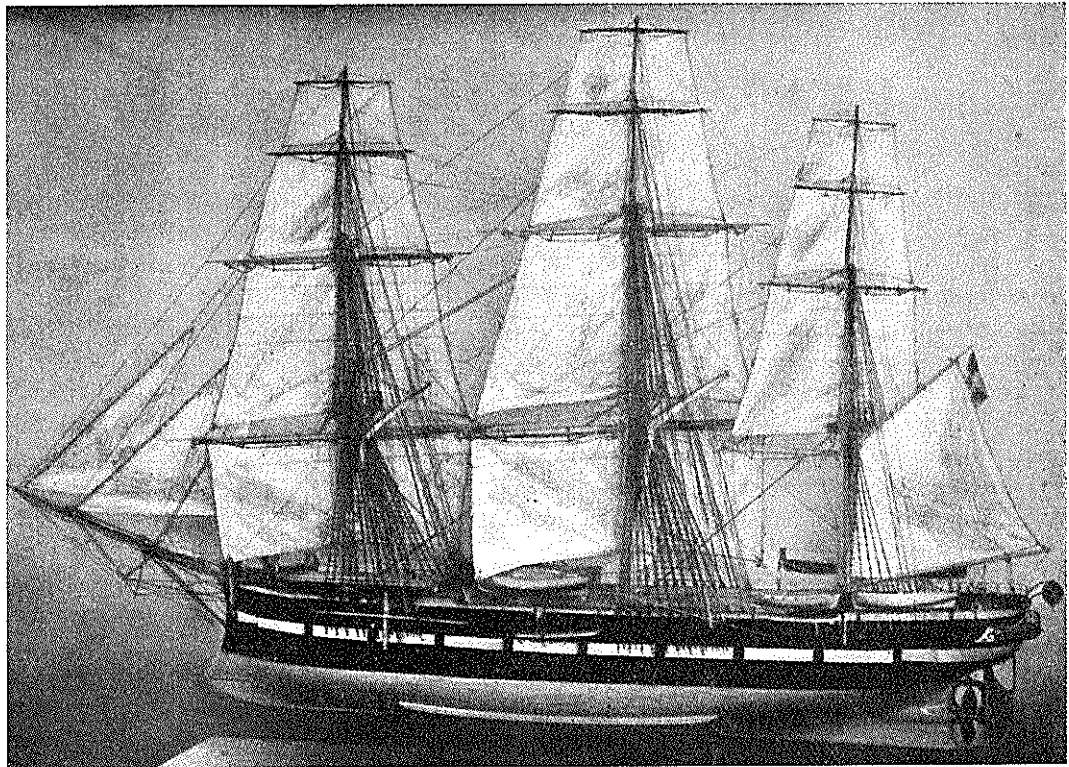
til at betyde meget for Ornamenteringen. Staalet udelukkede til en vis Grad al Trang til Billedkunst. Kun nu og da ser man paa Skibenes Stævn enkelte Ornament. Krydserkorvetten „Valkyrien“, der repræsenterede Danmark paa mange Udenlandsrejser, havde i Stævnen saavel som agter et lille forgyldt Ornament.

Efter at Camouflagen imidlertid er blevet taget op paa Søen, er al udenbords Ornamentik forsvundet. Og dermed er en Kunst- art, som man vistnok har undervurderet, gaaet til Grunde. Forsaavidt har al denne Udsmykning været uden krigsmæssig Betydning, og den har vel heller ikke sin Berettigelse i Dag.

Der er imidlertid visse Ting, der tyder paa, at Galionsfigurerne har haft en vis moralsk Betydning for Skibenes Besætninger. Man betragtede dem mange Gange som en Slags Maskotter, og det ser ud til, at vore

Det mest bemærkelsesværdige ved denne Model af „Hollandia“ er de dekorative Kampagne- lanterner agter.

„Fyen“, en typisk Repræsentant for Fregatterne, med den hvide Stribe omkring Skroget.



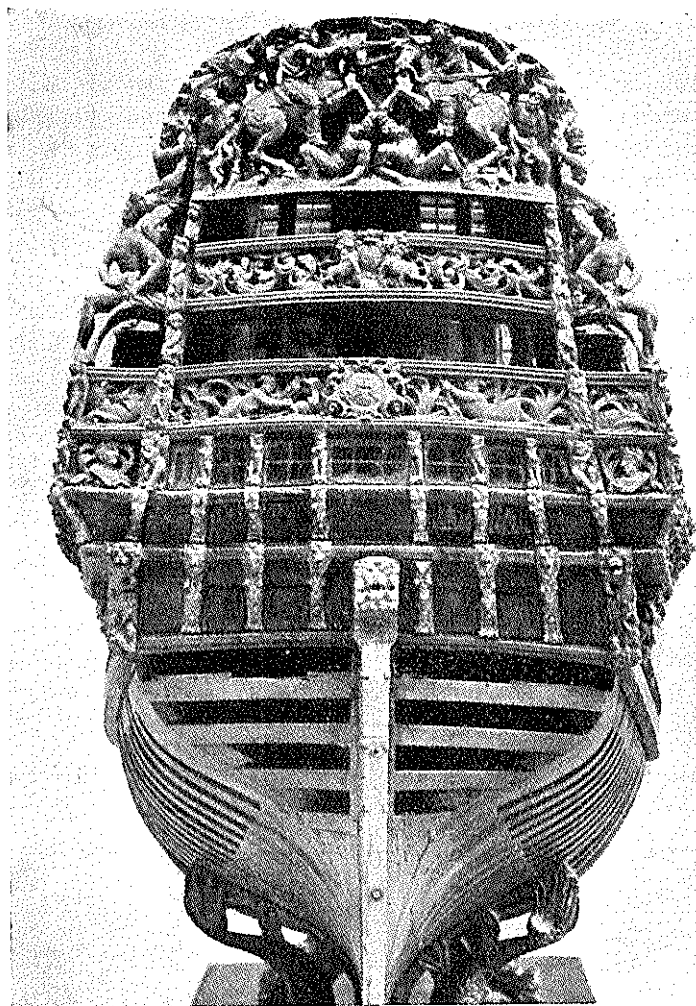
Dages Søkrige-re ikke helt kan glemme dem. Paa Flertallet af de krigsførende Landes Skibe ser man saaledes Figurer af forskellig Art malet paa Skibssiderne. Under Krigens første Aar var det meget almindeligt at se en Paraply malet paa Brodækket af et Skib.

Motivet, der skulde lede Tanken hen paa Chamberlain, blev brugt af begge Parter, men selvfølgelig paa forskellig Maade.

Disse Billeder var imidlertid maalede saaledes, at de ikke kunde ses paa Afstand og saaledes ikke kunde ødelægge Skibets Camouflage. De var kun beregnet for Skibets egen Besætning. De skulde være Symboler og til Tider det, som man sammen kunde smile ad.

Ogsaa her i Danmark har vi i de senere Aar kunnet spore en Trang til at skaffe Skibene Maskotter. Paa Inspektionsskibet „Islands Falk“ fandtes saaledes en udstoppet Falk, der skulde tjene som Fartøjets Lykkedyr. Men noget, der mindede endnu mere om Datidens Galionsfigurer, var det Hvalrossekranie, der prydede Forkanten af Broen paa et andet af Søværnets Inspektionsskibe „Ingolf“. Paa en enkel og diskret Maade angav det, hvor dette Skib havde sine sædvanlige Opgaver, og samtidig tjente det som Maskot for Besætningen, naar Fartøjet sejlede rundt i Grønlands isfyldte Farvande.

Men de store Billedskærerarbejders Tid paa Skibene er endt for evigt. Minderne om deres Tid er faa, for Altertavler og Møbler bestaar, men et Krigsskib er næsten altid dømt til en kort Levetid. Derfor er det ikke let at studere dets Udførelse. Man har kun Modeller og Tegninger at rette sig efter. Men saa meget mere interessant er det derfor at fordybe sig i Mystikken, der giver den studerende baade Romantik og Spænding i rigt Maal.



„Britannia“s Agterparti, hvor vrede Mænd synes at herske.

Invasionens Admiral, Sir

HAROLD BURROUGH

I MERE end et halvt Aar spøjte Rygterne om den store allierede Invasion paa det europæiske Fastland. Rygterne blev nærede af de Landgangsforseg, der med visse Mellemlum blev foretaget af engelske Commando-Tropper forskellige Steder langs den vesteuropæiske Kyst. Derfor var Glæden saa meget større, da endelig Spændingen blev udløst, og de allierede Tropper satte Foden paa europæisk Jord for at rette det dræbende Stød lige mod Fjendens Hjerter.

En hel Del har vi hørt om de engelske Generaler, der ledede Invasionen, mindre kendt er Flaadens Mænd bag Invasionen, og dog er deres Indsats ikke mindre stor. I stor Udstrækning skyldtes det den engelske Flaades Dygtighed, at hele Operationen kunde forløbe saa glat, som den gjorde. Et uhyre Forberedelsesarbejde laa bag denne kæmpemæssige Aktion, hvor man endog medførte de Havne, som Landstyrkerne skulde udlades i.

Den allierede Flaadeøverstkommanderende for Ekspeditionsstyrkerne var Admiral Sir Harold Martin Burrough, en stout, firskaaen, solbrændt Søofficer, der er en værdig Repræsentant for den store engelske Søfarer nation.

Admiral Burrough er født i 1888. Han læste i Oxford og kom i en meget tidlig Alder ind i Marinen, som han siden har tilhørt med Liv og med Sjæl. I den forrige store Krig kæmpede han blandt andet med i Jyllandsslaget. I denne Krig har han tilbragt den meste Tid paa Havet i Kamp med de fjendtlige Søstridskræfter, indtil han blev udnævnt til Admiral i Gibraltar, der jo paa visse Tider i Krigen indtog en afgørende strategisk Stilling. Efter at Admiral Sir Bertram Ramsay var afgaaet ved Døden som Følge af en Flyve-

ulykke, blev Admiral Burrough udnævnt til Øverstkommanderende for Flaaden. Heller ikke i denne Stilling kom han til at ligge paa den lade Side. Tennis og Golf, som i Fredstid er hans *hobbies*, har der ikke siden Udbruddet af Krigen været Tid til at dyrke, og hans Hustru, en Præstedatter fra det stormombruste Nova Scotia, har kun set lidt til ham. Af sine Undergivne er Admiralen yderst afholdt paa Grund af sit bramfri Væsen og sin store Dygtighed. Han elsker en saftig Sømandsvits, og han kan selv give Svar paa Tiltale.

Admiral Burrough er dekoreret med adskillige høje Udmærkelser for sin dygtige Tjeneste, saaledes K.C.B., K.B.E. og Distinguished Service Order med Bar. Da han i Slutningen af Juni dette Aar var paa et kort Besøg i København, blev han naturligvis straks efter Ankomsten spurgt, om de allierede nogensinde havde paatænkt en Invasion i Danmark. Med sit underfundige Smil svarede han:

— Det var i alle Tilfælde det, vi gerne vilde have, Tyskerne skulde tro, og meget mere var der nu ikke om de Planer.

Som bekendt lykkedes det ham at nære Tyskernes Invasionsfrygt her i Danmark. Det er ikke det eneste Puds, han har spillet Modstanderen under Krigen. Som tidligere Øverstkommanderende i Gibraltar var det ogsaa naturligt at spørge ham, om det vilde have været muligt for Tyskerne at angribe Klippfæstningen gennem Spanien?

— Det var vist godt, de ikke prøvede derpaa, svarede Admiralen. Spanierne vilde ogsaa have søgt at gøre Modstand, men de var nu svage!

V. K. Sørensen.

Robert Williams:

Stillehavsdønninger

Kr. 5.50 — Grafisk Forlag

Matros Flynn strander paa en Sydhavso — et jordisk Paradis, hvor den overdaadige Natur sørger for hans materielle Fornødenheder — han behøver kun at strække Haanden ud.

Han møder en underdejljg Polyneserpige, Bella, og han opdager, at der er Perlemuslinger i Lagunen, og i Løbet af kort Tid faar han samlet en Masse Perler.

Alene *Bella* gør denne Bog til en Oplevelse — hun er Inkarnationen af alt, hvad der er daarende og dej-

ligt; for hendes Skyld lod man sig gerne skylle i Land paa en ukendt Ø i Stillehavet og stod alle de nerve-rystende Eventyr igennem, som denne skibbrudne Matros i denne spændende Beretning kommer ud for: Det blodige Slagsmaal dybt inde i Urskovens mørke Vildnis, det hektiske Kapløb om det kostbare Sandeltræ og det gigantiske Opgør med de samvittighedsløse Konkurrenter om Bord paa Barken „Chieftain“ — for blot at nævne et Par af de dramatiske Situationer, som denne handlingsmættede Sailor-Roman er saa rig paa.

Og paa Baggrund af alle disse voldsomme Optrin lyser Skildringen af en lille, primitiv Kvindes uforbeholdne og fyrige Kærlighed.

Læs

Sejl og *Motor* — det fuldendte Sejlsportsblad

spørg Deres Bladhandler

6 AARS SØKRIG

Af V. K. Sørensen

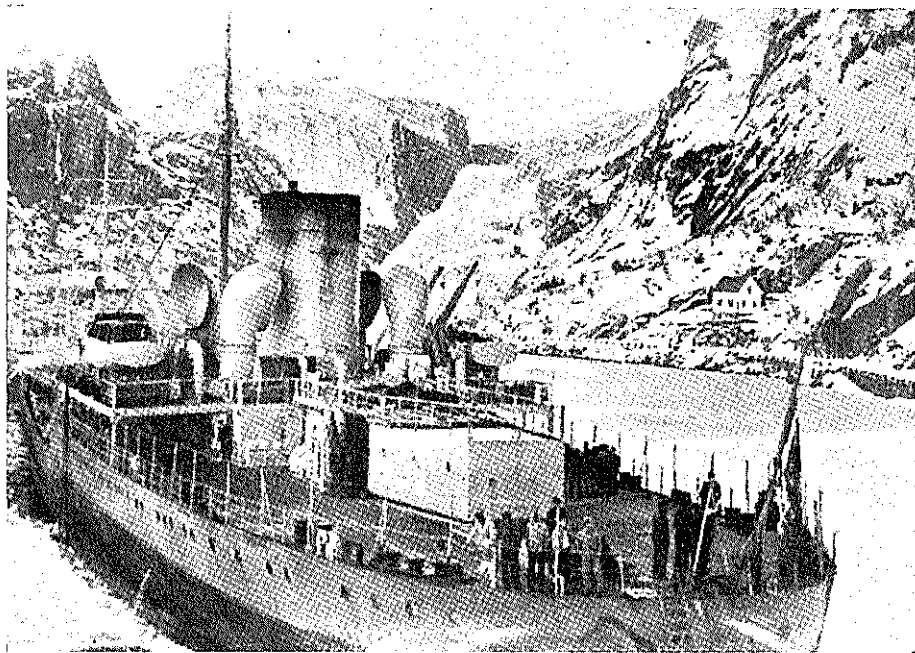
I Modsætning til Krigen paa Landjorden fører man ikke Krig til Søs for at besætte et Havomraade. Søkrigen er en Kamp om Udnyttelsen af Havene, en Kamp om Forbindelserne til Søs og føres derfor ret ofte i intimt Samvirke med den økonomiske Krig.

Saa sent som under Verdenskrigen 1914—18 søgte man som i tidligere Dage det store afgørende Søslag for at ødelægge Fjendens Stridskræfter og derved vinde Herredømmet til Søs. Denne Stræben har ikke karakteriseret denne Krig. Krigen 1939—45 kañ i hvert Fald i Begyndelsen ikke opvise Søslag af særligt imponerende Format. Sammenlignet med f. Eks. Jyllandslaget under den forrige Verdenskrig er mange af denne Krigs Søkampe nærmest for Træfninger at regne. Med Materiellets stærke Udvikling og særligt Effektiviteten af Undervandsbaadsvaabnet og Flyvevaabnet har Søkrigen nu faaet et helt nyt Ansigt og maa nu mere end før karakteriseres sam en Udmattelseskrig.

I Krigen første Aar lykkedes det den underlegne tyske Flaade med Held at bestride det engelske Herredømme til Søs, idet man udnyttede de gunstige Baseringsforhold til strategisk Samvirke mellem de forskellige Søkrigsvaaben samt virksom Understøttelse af det tyske Luftvaaben.

Operationerne til Søs.

Krigen til Søs kendetegnedes i det første Halvaar fra Slutningen af 1939 til Begyndelsen af 1940 af en stadig mere skærpet Søhandelskrig samt enkelte Fremstød med det Formaal at søge at reducere Fjendens Stridskræfter.



„Altmark“ paa Grund i Jøssingfjorden.

Et Par Tildragelser ved Norges Kyst gav Anledning til nogen Uro. Det skulde senere vise sig at være Optakten til de egentlige Krigsbegivenheder. Den første indtraf i Begyndelsen af November 1939.

En amerikansk Handelsdamper, den lille *tramp* „City of Flint“ var paa Rejse over Atlanten blevet opbragt af det tyske Slagskib „Deutschland“, der havde sat tysk Prisemandskab om Bord og endvidere paa Damperen anbragt Besætningen fra en anden opbragt Damper, denne Gang en engelsk.

Amerika rasede! Tyskernes Ret til at opbringe Skibet var højst problematisk.

Det var Planen at søge nordrussisk Havn, men „City of Flint“ løb fast i Isen, og da den endelig kom fri, var der Knaphed paa Proviant, hvorfor den fik Tilladelse til at anløbe Tromsø. Englænderne blev her landsat og sejlede mod Syd med Kystruteskibet „Midnatssolen“. „City of Flint“ sejlede derefter til Murmansk, hvor den ankrede op under Paaskud af Maskinskade. Russerne ønskede imidlertid ikke at beholde Fartøjet længere end højst nødvendigt, og den 31. Oktober gik Fartøjet atter sydover.

Da Damperen paany kom ind i norsk Søomraade, gav Nordmændene den for alle Tilfældes Skyld en Orlogsmænd paa Siden. Ingen norsk Havn maatte anløbes og ingen Forsyninger indtages. Ud for Hauge-sund meddelte Tyskerne, at en Mand af den amerikanske Besætning var blevet syg, og de anmodede om Tilladelse til at anløbe norsk Havn. Dette blev dog afslaaet, efter at en norsk Marinelæge havde konstateret, at Sygdommen kun bestod af en ufarlig Ben-

læsion. Men efter Ordre fra den tyske Regering løb „City of Flint“ alligevel ind til Hugesund, hvor Mandskabet gjorde nogle Indkøb.

Den norske Marine internerede omgaaende Skibet, satte det tyske Prisemandskab fast og overgav Kommandoen til Captain Joseph A. Gainard og dens oprindelige amerikanske Besætning, der øjeblikkelig halede Hagekorset ned og hejsede *stars and stripes*, hvorefter Damperen gik til England.

Den tyske Regering protesterede overfor den norske, der afviste Protesten ried Henvi-sning til de internationale Neutralitetsforpligtelser.

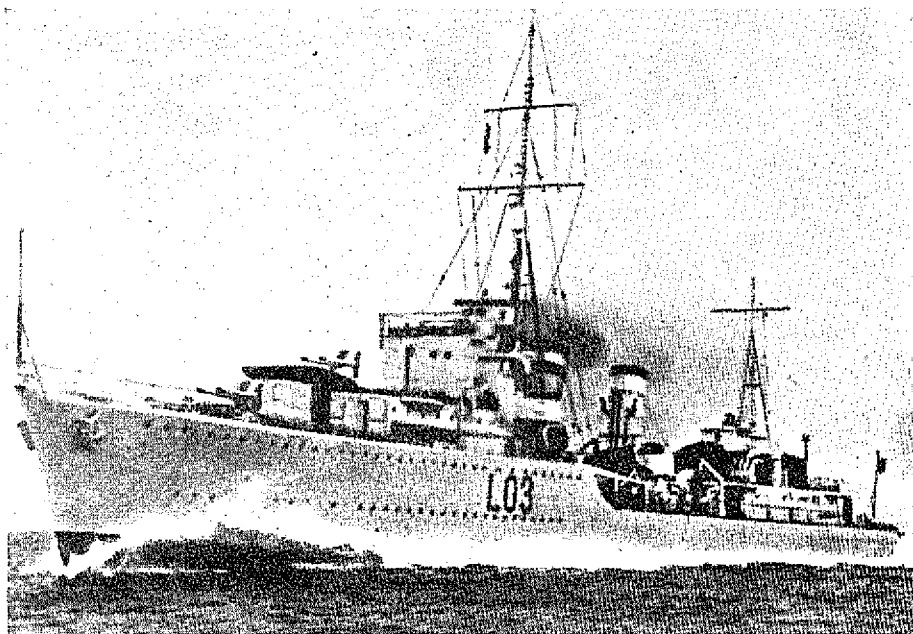
„City of Flint“ endte et

Aars Tid senere sin Skæbne under et Konvojslag i Atlanten.

Alvorligere var den næste norske Kystaffære, der fandt Sted den 16. Februar 1940, og hvorved Englænderne gennem en klar Neutralitetskrænkelse tydeligt tilkendegav deres Hensigt til for Fremtiden ikke længere at tolerere den betydelige tyske Søtrafik paa norsk Territorialfarvand.

Damperen „Altmark“ var i Atlanten blevet stoppet af det tyske Slagskib „Admiral Graf Spee“, der havde sat Besætninger fra en Del opbragte og sænkede Skibe under et Prisemandskab, der skulde bringe de ca. 400 Fanger til Tyskland, om Bord. Forfulgt af engelske Torpedojagere lykkedes det „Altmark“ at slippe ind i Bergen, hvorfra den efter et kort Ophold sejlede sydover. For at undgaa de engelske Krigsskibe, der laa paa Lur efter den uden for norsk Farvand, gik den ind i Jøssingfjorden, hvor den kom under Bevogtning af et Par norske Torpedobaade. Efter engelsk Ordre brød Jageren „Cossack“ den norske Neutralitet, sejlede ind i Fjorden og nedkæmpede den tyske Besætning, hvorefter den tog de befriede Fanger om Bord for at landsætte dem i engelsk Havn.

Tyskland protesterede paa det kraftigste. England holdt paa, at Norge skulde have interneret Skibet, og Norge protesterede mod den engelske Neutralitetskrænkelse. Det skulde imidlertid ikke blive derved. Vestmagterne fremhævede med Rette, at Tyskerne var i Stand til at opretholde en betydelig Trafik i Læ af



Den engelske Torpedojager „Cossack“.

norsk og delvis dansk Territorialfarvand. Som en Følge deraf udlagde England derfor den 8. April om Morgenen Minespæringer i norsk Farvand ved Vestfjord, Syd for Kristianssund og udfør Statlandet.

De tyske Modforholdsregler var imidlertid allerede paa et tidligere Tidspunkt sat i Værk og det, der nu fulgte, kunde Tyskerne med fuld Ret betegne som den dristigste Landgangsoperation, som Krigshistorien indtil da kunde opvise.

Tyske Transportskibe tilbagelagde Tusinder af Kilometer over et aabent Hav, hvor den engelske Flaade var ubestridt Herre, uden at blive opdaget, fordi Vejret paa dette Tidspunkt var særligt stormfuldt og usigtbart med Sne- og Regntykning langs hele den norske Vestkyst. Hele Foretagendet lykkedes hovedsagelig takket være gunstige Vejrforhold. *V. K. Sorensen.*

Hans Andreasen:

»MAÑANA«

Gyldendals Forlag, hæftet Kr. 7,75

„Mañana“ betyder „i Morgen“ — og handler om en rastløs Mands Oplevelser paa en Rejse til de kanariske Øer, Brasilien og Argentina. Men det er falsk Reklame, at Forlaget introducerer Forfatteren som Sømand. Læseren mærker i hvert Fald ikke meget til det, hverken hans Stil — en Sømand vilde aldrig „hejse op i Bukserne“, men „hive op“ i dem — eller hans Sprog er Sømandens. Men han er Digter — sin Bog har han decideret Solen — og han har forstaaet at skildre det, han har set og oplevet, i eksotisk, raffineret Stil, med korte, ligesom hæsblæsende Sætninger. Ofte finder han fortræffelige, ligefrem billedskønne Udtryk som:

„I Tidernes Morgen sad en Hunengel paa en rosenrød Sky og legede med sin Halskæde. Da brast Snoren. Perlerne trillede ud i Rummet og dalede ned paa Jorden. En af dem blev Bahia.“

Eller, mere naturalistisk og drastisk, men malende:

„De sidder en fem-seks Stykker, med Bukserne nede om Anklerne, paa en lang Træbjælke. Nedenunder flyder Vandet. Kommer man roende ind mod Dokken, ser man paa lang Afstand en Række Ender lyse som Meloner i et Udstillingsskab.“

Der er meget morsomt i Bogen, men ogsaa en Del Filosofi, lignende det, Forfatteren selv skriver:

„Under min ørkesløse Filosofien, der bare er Stemninger; der hakker sig gennem et søgende Sind, er Dagen langsomt listet bort —“

„Mañana“ vil sikkert baade interessere og glæde mange, men ligefrem at anbefale den til „Vikings“ Læsere tør jeg alligevel ikke risikere!

Gustav Kragh.

H. Schøsler Pedersen

Mimersgade 88

Malerier af Skibe — Maritim Reklame

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. November 1945



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 par Bornholm af 1866, Ronne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannobrog
 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 Bugserelskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rhederi M. Jøbsen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierrederi
 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
 I. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solnes
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svonningaen
 A/S Em. Z. Svitzers Børgnings-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Torin
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

D. F. D. S. nye Motorskibe til oversøisk Fart

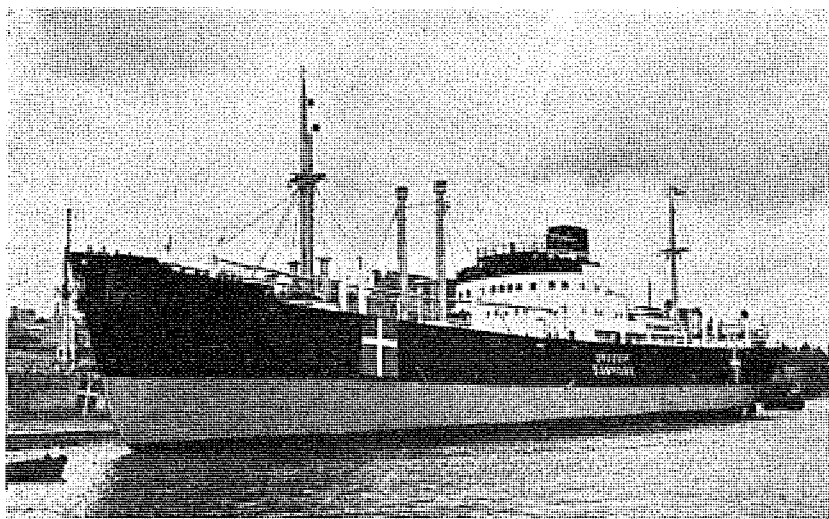
Under Krigen har D.F.D.S. ladet bygge 6 Motorskibe, hvoraf allerede de fem er gaaet i Fart.

For „Argentina“, „Paraguay“, „Bolivia“ og „Uruguay“ er de tekniske Data følgende: Længde 106,68 m, Bredde 15,39 m, Dybde til Hoveddæk 7,09 m, Lasteevne 6670 ts, Tonnage 4635 B.R.T., Fart 12,5 kn.

For „Florida“ og „Maine“ er de tekniske Data følgende: Længde 99,06 m, Bredde 14,33 m, Dybde til Hoveddæk 6,55 m, Lasteevne 4860 ts, Tonnage 3538 B.R.T., Fart 12,5 kn. „Argentina“, „Paraguay“, „Uru-

guay“ og „Florida“ er bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, medens „Bolivia“ og „Maine“ er leveret af Frederikshavns Værft og Flydedok. — Alle 6 Skibe kan hver medføre 12 Passagerer.

M/S „Argentina“ afgik fra København d. 2. August via England til Vestafrika, efterfulgt af M/S „Paraguay“, som gik herfra d. 21. August til Sydamerika. Den 3. og 7. September fulgte „Florida“ og „Bolivia“ efter, idet disse Baade afgik henholdsvis til Tunis og Spanien for at laste til Danmark.



M/S „Uruguay“.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Skagens Kystradiostation

Kystradiostationen Skagens Radio aabnedes den 1. September d. A. for offentlig Korrespondance (saavel Telegraf- som Telefonkorresp.) med Skibe i Søen.

Stationen, der har Døgttjeneste, har faaet tildelt Kaldesignalet OXP.

Stationen er indrettet til at arbejde med Skibe i Søen baade med Telegrafi paa Frekvenserne 400—500 kcs og Telefoni i Omraadet 1500—3500 kcs. Der er to Ekspeditionspladser, saaledes at der samtidig kan arbejdes med Telegrafi og Telefoni. Arbejdsfrekvenserne er henholdsvis 464 kcs og 2453 kcs, men der kan modtages paa alle Frekvenser mellem 325 og 700 kcs samt mellem 1500 og 3500 kcs; endvidere lyttes der til Stadhed med Højtaler paa Frekvenserne 500 og 1650 kcs.

Stationen omfatter følgende 3 adskilte Anlæg:

- 1) Senderstation,
- 2) Modtagerstation med Ekspeditionslokale,
- 3) Modtagerantenne,

som er forbundet med de nedenfor beskrevne Kabelanlæg. Senderstationen er beliggende 2 km Nord for Skagen By ved Vejen til Højen Fyr, og er fuldautomatisk, saaledes at alle Indstillinger foretages fra Modtagerstationen. Den staar ved et 2×35 mm² Kabel i Forbindelse med Elektricitetsværket og ved et 26 Pars Telefonkabel med Skagen Postkontors Bygning, hvor Modtagerlokalet befinder sig. Dette er igen ved to koaxiale Transmissionskabler forbundet med Modtagerantenne, som er beliggende ca. 900 Meter Nordøst for Byen. Afstanden mellem Sende- og Modtagerantenne bliver herved ca. 1,7 km.

Paa Senderstationen forefindes 2 ens Sendere med 250 Watt Antenne Effekt samt 3 Antenner for henholdsvis 1650, 2453 og 400—500 kcs. Senderne har 5 faste Frekvensindstillinger, der ved Hjælp af Relæer kan vælges fra Modtagerstationen. De to af disse, nemlig 1650 kcs og 2453 kcs, er krystalstyrede, medens 3 Frekvenser i Langbølgeomraadet 350—700 kcs er rørstyrede.

Antennerne bæres a 3 Stk. 40 Meter afbardonerede Trægittermaster, anbragt med indbyrdes Afstande paa 110, 120 og 120 Meter. Langbølgeantennen er en T-Antenne med et vandret Stykke paa 100 Meter, der bestaar af en 4-Traads Ruse 20 cm i Diameter, medens Nedføringen er af samme Type, 10 cm i Diameter. Egenfrekvensen er 635 kcs; den er ført direkte ind i Senderbygningen og derfra gennem et Omskifterrelæ til Afstemningsanordninger i de to Sendere. Det hertil benyttede Jordnet bestaar af 45 Stk. 3 mm Kobbertraade, der i en Længde af 130 Meter straalér radiært ud fra Senderbygningen. De er nedlagt i den mindst mulige Dybde, som Regel ikke over 15 cm.

Antennen for 1650 kcs er ligeledes en T-Antenne med et vandret Stykke paa 25 Meter, bestaaende af en 20 cm Ruse. Dens Egenfrekvens er 1225 kcs i Forbindelse med den 4-Traads Modvægt, der bestaar af 3,5 mm Traade, 45 Meter lange, ophængt i en Højde af 2,5 Me-

ter over Jorden. Modstanden ved Arbejdsfrekvensen er 55 Ohm.

Antenner for 2453 kcs er en 35 Meter lodret Ruse, hvis 4 Modvægtstraade er 30 Meter lange. Dennes Egenfrekvens er 2000 kcs, og Modstanden ved 2453 kcs er 62 Ohm. De to sidstnævnte Antenner er ikke indført direkte i Senderbygningen, men er afsluttet i Antennehuse $1 \times 1 \times 1,5$ Meter, hvori Afstemnings- og Tilpassningskredse er monteret. Til de to Sendere er fra hvert Antennehus ført 2 symmetriske Transmissionslinier samt et 28-koret Jordkabel, der benyttes til Manøvrestrømme og til Tilbageføring af ensrettet Antennestrøm til Maaling og Kontrolbrug.

Alle Apparater paa Modtagerstationen er indbygget i et enkelt Panel, der er inddelt saaledes, at i den venstre Del forefindes en komplet Radiotelefonterminal med Radiomodtager, til højre en Telegrafomodtager, en Reserveterminal samt de to Vagmodtagere for Frekvenserne 500 og 1650 kcs og i Midten et Antenneomskifterpanel samt alle Nøgler, Omskiftere og Kontrollamper for Fjernstyringen af de ovenfor omtalte Sendere. Herved opnaas, at de to Telegrafister kan sidde lige for de Apparater, der er vigtige for Ekspeditionen, og let kan naa de Omskiftere, der skal kunne betjenes af dem begge. Af samme Grund forefindes Tjenestetelefonfelter ved begge Pladser, ogsaa indbygget i Panelet. Et 24 Volt Akkumulatorbatteri paa 106 Amp-Timer opstillet i Kælderen lades automatisk fra Stærkstrømsnettet ved et Kontakvoltage og leverer alle Styrestrømme til Sendere, Mikrofonstrømmene samt benyttes tillige som Gitterspænding ved enkelte Forstærkere. Samtlige Radiomodtagere og Forstærkere strømfødes iøvrigt fra 220 Volt Byspænding, der faas gennem et særligt 3×10 mm² Kabel direkte fra et Hovedfødepunkt, saaledes at Elektricitetsforsyningen er uafhængig af Byens Forsyning.

Den Telefonlinie, hvorpaa Samtalerne med Skibe afvikles, er tillige med 2 Tjenestelinier ført direkte til Skagen Telefoncentral.

Modtagerantennebæres af 3 Stk. 25 Meter simple afbardonerede Træmaster. I Øjeblikket forefindes 2 Antenner, nemlig en L-Antenne ca. 54 Meter lang for Langbølgeomtagning og en T-Antenne ca. 20 Meter lang for Modtagning paa Mellembølgeomraadet.

Paa Modtagerstationen forefindes en mindre Reserveantenne, der over Antenneomskifteren kan tilsluttes samtlige Modtagere.

Stationen afvikler foreliggende Korrespondance paa 464 kcs (647 Meter) for Telegrafi og paa 2453 kcs (122,3 Meter) for Telefoni.

Skibe vil saavidt muligt benytte 425 kcs (706 Meter) for Telegrafi og 1938 kcs (154,8 Meter) for Telefoni.

Stationen sender sine Trafiklister paa 500 kcs (600 Meter) hver lige Time GMT. og paa 2453 kcs (122,3 Meter) hver Times 20. Minut.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

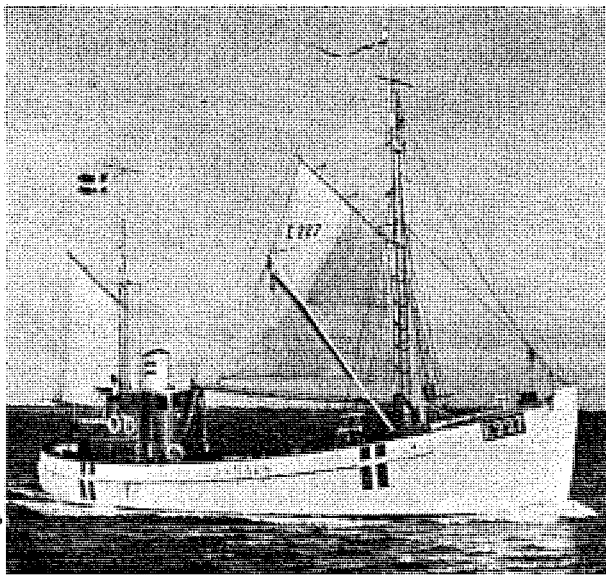
Køleanlæg for Fiskekuttere

I Slutningen af Aaret 1943 fik A/S ATLAS, København, af Fiskeskipper Chr. Venø, Esbjerg, overdraget den Opgave at levere et Køleanlæg passende for Fiskelasten til hans 60 Tons Fiskekutter „Dora Venø“. De daværende vanskelige Forhold med Hensyn til Levering af knust Is i tilstrækkelige Mængder havde bragt Fiskeskipperen paa den Tanke ved Hjælp af et Køleanlæg dels at kunne nedbringe Isforbruget væsentligt og dels at kunne ilandbringe Fiskelasten i en betydelig bedre Tilstand end hidtil, idet det navnlig paa mere langvarige Fisketure havde vist sig, at den medbragte Is var fuldstændig smeltet — og saaledes havde afgivet sin Kulde — længe før Fiskefartøjet naaede frem til Fiskeauktionen.

Atlas' Opgave var herefter at levere et Køleanlæg, som i Forbindelse med en stærkt reduceret Ismængde kunde opretholde en Lasttemperatur paa umiddelbart over 0°C., og som var tilstrækkeligt robust til at kunne arbejde driftssikkert under de Forhold, som hersker i et saa relativt lille Fartøj.

Da „Dora Venø“ ikke havde nogen Hjælpemotor, maatte Kompressoren trækkes fra Hovedmotoren, og dette skete ved Hjælp af en Friktionskobling, som blev fastspændt paa Hovedmotorens Svinghjul. Koblingen blev sat i Forbindelse med en Kileremskive, hvorfra Kileremme drev Kompressorens Svinghjul.

Køleanlægget i „Dora Venø“ viste sig at opfylde Fiskeskipper Venø's Forventninger saa godt, at han bestemte sig til ogsaa at lade Atlas levere et Køleanlæg til sin nye 80 Tons Fiskekutter „Peter Venø“, som han havde under Bygning paa Nyborg Skibs- og Baadebyggeri. Ovenstaaende Fotografi viser „Peter Venø“ i Søen, og Køleanlæggets Indretning fremgaar af nedenstaaende Tegning.

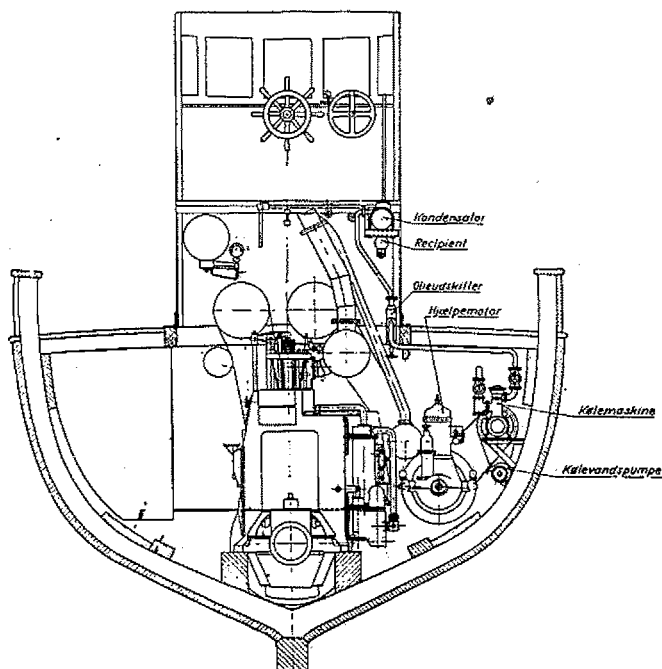


80 ts Fiskekutter „Peter Venø“.

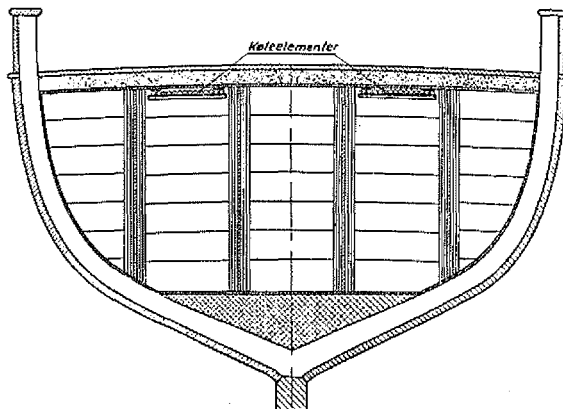
I „Peter Venø“ trækkes Kølekompressoren af en Hjælpemotor leveret af A/S Møller & Jochumsen, Horsens, og fra Kompressorens Svinghjul trækkes Kølevandspumpen, som pumper Søvand gennem Køleanlæggets Kondensator. Lasten holdes afkølet ved Hjælp af Køleelementer monteret under Dækket, som er isoleret med ekspanderet Korkplade. Køleelementerne er udført af svære, sømløse Staalrør, varmgalvaniserede efter Udførelsen, ligesom Forbindelsesrørene mellem de enkelte Kølelementer er galvaniserede.

I Maskinrummet er der monteret et Skivetermometer, hvis Føler er anbragt i Lastens Midte under Dækket. Naar Temperaturen her er naaet ned til ca. + 1°C., slutter Visertermometret en Kontakt, som bringer et Ringeapparat i Styrehuset i Funktion, hvorved Mandskabet bliver gjort opmærksom paa, at Lasttemperaturen nærmer sig Frysepunktet og kan standse Kølemaskinen. Man skal nemlig undgaa Frysning af Fisken, da Kvaliteten herved forringes.

Paa Kompressorens Trykside er anbragt et Manometer, som — hvis Kondensatortrykket af en eller an-



Tværsnit i Maskinrum



Tværsnit i Lastrum.



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark

den Grund, f. Eks. svigtende Kølevand, stiger unormalt højt — ligeledes sætter Ringeapparatet i Funktion. Det skal dog bemærkes, at sidstnævnte Aarsag til Alarm praktisk talt aldrig indtræder.

Erfaringerne med de beskrevne Køleanlæg viser, at Isforbruget i en Fiskekutter forsynet med Køleanlæg kun andrager ca. Halvdelen af, hvad der er det normale for Fiskekuttere af tilsvarende Størrelse uden Køleanlæg, og ligeledes at Fiskens Kvalitet er betydeligt bedre som Følge af Køleanlægget, hvis Opgave alt-aa er at modvirke de Kuldetab, der foregaar gennem

Kutterens Dæk, Sider og Bund, og den deraf følgende Issmelting.

Under Sejladsen ud til Fiskepladsen bør Køleanlægget — i al Fald i den varme Aarstid — holdes i Drift, saaledes at saa lidt som muligt af Isen smelter undervejs.

Der er ikke Tvivl om, at Køleanlæg i Fiskekuttere har en stor Fremtid for sig, idet Anskaffelsessummen for et saadant Anlæg meget hurtigt indtjenes paa Grund af Besparelse i Isforbruget og højere Priser ved Fiskeauktionerne.

S/S „Lotta Dan“

Rederiet J. Lauritzens S/S „Lotta Dan“ er bygget ved Aalborg Værft A/S til British Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning. Skibstypen er aaben Shelterdækker.

Dimensioner: Længde mellem Stævnene 85,70 m, Bredde 12,72 m, Dybgang, fuldt lastet 5,97 m, Skibets Dødvægt 3450 ts. Kapacitet af Lastrum incl. Reservebunkers 202.600 cbft. grain., Fart, fuldt lastet 12 kn., Skibets Brutto- og Netto-Tonnage er henholdsvis 1838,16 og 1003,08 ts.

Skibet har 4 store Luger, der hver betjenes af 2 Stk. 5 ts. Bomme, og yderligere er der ved Nr. 2-Lugen installeret 1 Stk. 15 ts. Bom.

Lastrummene er udstyret med kraftig, elektrisk Ventilation i Forbindelse med Luftkanaler.

Hovedmaskinen er en ventilstyret, 3-cyl. compound Dampmaskine med 1 Højtryk- og 2 Lavtryk-Cylindre. Maskinen er af helt lukket Type, leveret af A/S ATLAS, og er forsynet med Tryksmøring og udvikler ca.

1800 IHK. ved ca. 120 Omdrejninger pr. Minut. Dampen leveres af 2 Stk. Vandrørskedler af Schmidt-Hartmann Typen, udført af Aalborg Værft A/S. Kedlerne er kulfyrede, og Fyringen foregaar automatisk med DANO-Stokere.

Der findes Bunkersbeholdning i permanente Underbunkers paa 189 ts. og med Kulsput, der er ført op til Top og Casing, samt Bunkers i Mellemdæk, max. 466 ts. — Midtskibs findes Apterling for Officerer, og Mandskabet bor agter i 1- og 2-Mands Kamre.



S/S „Lotta Dan“.



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmaild“

Amaliegade 36

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



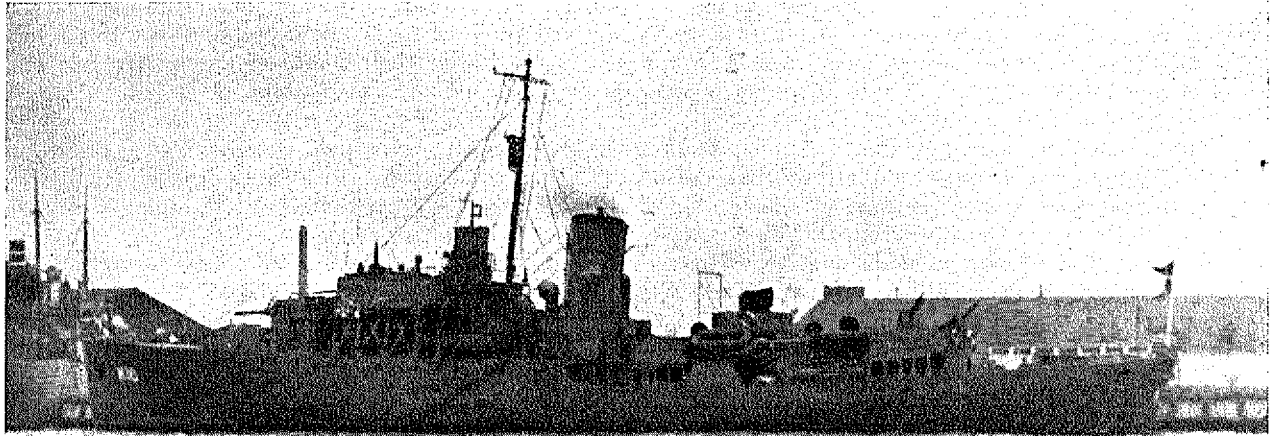
Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

Korvetten »Thetis«

Da Krigen brød ud stod England over for det vigtige, men uhyre vanskelige Problem at dække sine Tilførselslinier mod Angreb af de tyske U-Baade og Flyvere. Efter Tillægsbevilling i 1939 blev der til dette Formaal bygget 56 Korvetter (Eskorteskibe) for Handelskibskonvojerne. Yderligere 10 blev bygget i Kanada til dets Marine. I Krigens Aar er dette Tal blevet betydeligt forøget. Større Skibe, Fregatter, blev ogsaa

sætning paa 55—65 Mand, men den tekniske Udvikling af Forsvars- og Angrebsvaaben under Krigen bevirkede stadig nye Installationer med tilhørende Betjeningsmandskab, saa Besætningen ved Krigens Slutning talte 87 Mand.

Efter Erfaringerne fra Tjenesten gik man i det sidste Aar over til at bygge en noget større og forbedret Type, Castle-Class, som alle har Navne efter Slotte. De



bygget, men Omtalen af denne Type lader vi vente, til den første af dem kommer hjem om nogen Tid.

Formaalet var at fremstille Specialskibe, der var hurtige og lette at bygge og kunde fremstilles paa saa at sige ethvert Værft. De skulde desuden være billige i Drift. Da de skulde kunne holde Søen i al Slags Vejr, fik de nærmest Facon som en større Trawler, hvilket har vist sig at være meget hensigtsmæssigt. Der menes, at Smiths Dock Co. efter Sigende har fremstillet den Tegning, hvorefter der er bygget langt over hundrede Skibe, den saakaldte Flower-Class, fordi alle havde Blomsternavne. „Thetis“ hed ved Ankomsten til København „Geranium“.

Blomsterklassen var oprindelig beregnet for en Be-

er specielt indrettet med Tjeneste i arktiske Farvande for Øje (Murmanskkonvojer) og for alle de nyeste Vaaben. Da der er Udsigt til, at vi ogsaa faar en af denne Type, skal den ikke nærmere omtales før til den Tid.

Ligesom efter forrige Krigs Slutning har England nu en stor Mængde Skibe, som der ikke er nogen Brug for under fredeligere Forhold, og mange Nationer, deriblandt Danmark, har derfor sikret sig et større eller mindre Antal af dem. De er selvfølgelig brugte under Krigens haarde Tjeneste, men kan bruges i en lang Række Aar, som f. Eks. „Thetis“ til Inspektionstjeneste i Nordsøen og ved Færøerne. Man maa ogsaa huske paa, at Prisen er betydelig lavere end for et nyt Skib,

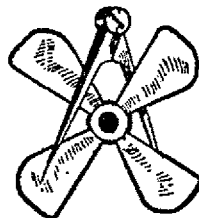
C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev



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)

og at et saadant ikke paa Grund af Materiale vanskeligheder vilde kunne være færdigt før om flere Aar.

„Thetis“, der er bygget hos Ww. Simons and Co. Ltd., Renfrew, har en Længde paa 62,5 m, Bredden er 10 m, Dybden 5,27 m og Dybgangen ved fuld Udrustning, 1180 ts Displacement, 4,7 m agter. Det maaler 807,59 B.R.T. og 297,09 N.R.T. Maskinen udvikler ved fuld Kraft 2750 IHK. og giver Skibet en Fart paa 16 kn. Oliebeholdningen er 233 ts., hvilket svarer til en Aktionsradius paa 2300 Sømil ved fuld Kraft og 5000 Sømil ved 8 kn.

Skibet er bygget efter det almindelige tværskibs Spantesystem. Bakken fortsætter i en Overbygning, der dækker over Maskin- og Kedelrum. Der er 11 vandtætte Skodder, ført op til Hoveddækket, som strækker sig paa hele Skibets Længde. Foran for og agter for Maskin- og Kedelrum er indbygget Platformdæk.

Forude, agten for nogle Storrums, findes Mandskåbsbanjerne, fordelt paa Hoved- og Platformdækket. Under Platformdækket er der Kædekasse, Ammunitions-magasin, Asdicrum og Omformerrum for Radar. Agten herfor ligger Officersmessen og Kamre for Officerer paa Platformdækket, medens Chefens Beboelse og Officerernes Baderum ligger oven over paa Hoveddækket. Gyrorummet er placeret ved Siden af Officersmessen. Derefter følger de to Kedelrum og Maskinrummet. Agten herfor er der i Overbygningen Messe for Underofficerer og paa Platformdækket to Kamre og et fælles, større Soverum. Derefter følger Ammunitions- og Storrums og agterst Styremaskinrummet.

I Brohuset findes Styrum, Kortrum og Radorum.

Øverst ligger den aabne Kommandobro, paa hvis Forkant Asdic-Betjeningsrummene ligger, medens Radar-rummet ligger paa Agterkanten. Den aabne Bro uden Rat og Maskintelegraf skyldes Hensynet til, at Chefen under en Kamp skal have fri Udsigt mod Flyvere, og at Rorgængerer ikke maa distraheres af det, der foregaar i Luften. Ror- og Maskinkommandoer gaar gennem Talerør til Styrehuset.

Kabyssen er anbragt i et særligt Hus paa Overbygningen agten for Brohuset.

Maskinen er en opretstaaende, firecylindret Tre-gangsmaskine, der ved 185 O/M udvikler 2750 IHK. De to høje cylindriske Kedler, der er anbragt i hvert sit Kedelrum, er oliefyrede og frembringer Damp med 16 kg/cm². Alle Hjælpemaskiner er dampdrevne, ligeledes Ankerspil og Styremaskine.

Armeringen bestaar af en 10,5 cm Kanon forude, en 40 mm Kanon agter paa Overbygningen samt fire 20 mm Antiluftslyts. Desuden findes der fire Dybde bombekastere og agter Skinner til Fældning af Dybdebomber over Agterstævnen.

Lige foran for Broen findes om Sb. et nyt Vaaben mod U-Baade, et saakaldt Pindsvin. Det bestaar af en Ramme med 24 Tappe, hvorpaa der kan anbringes lige saa mange Bomber, der slynges ud over Stævnen mod U-Baaden og springer ved Anslaget.

Den danske Marine har med „Thetis“ faaet et Skib, der er velegnet til Inspektionstjeneste og forsynet med de nyeste Instrumenter og de Apparater, der var medvirkende til at vinde Slaget om Atlanten.

Tanktonnagen bliver frigivet til Nytaar

Paa en Konference i Washington blev det bestemt, at Shipping-Poolen skal opløses den 2. Marts næste Aar, hvorved Dispositionsretten for samtlige Skibe over gaar til Ejerne. For Tanktonnagens Vedkommende ophører den internationale Kontrol i sin Helhed med Aarets Udgang, men allerede med Begyndelsen af November Maaned er det Mening, at en delvis Frigørelse skal ske.

At Tanktonnagen har kunnet frigives tidligere end de øvrige Skibe beror naturligvis paa den store Tilvækst, som netop Tankflaaden har faaet under Krigen. Efter „Scandinavian Shipping Gazette“ er Verdens samlede Tanktonnage øget fra 16.960.000 ts. D.W. før Krigen til 22.190.000 ts. D.W., d. v. s. med omtrent 34 pCt. Hertil kommer, at de nybyggede Skibe er mere hurtig-gaaende og effektive, hvorved Transportkapaciteten er forøget med mindst 15 pCt. Krigen har medført en stor Forskydning i Spørgsmaalet om Fordelingen mellem de forskellige Lande. Medens England før Krigen var den førende Nation baade med Hensyn til almindelig Tonnage og Tankskibstonnage, har U.S.A. nu en dominerende Stilling.

Englands Andel i Tanktonnagen er gaaet ned fra 29,5 til 17,33 pCt., samtidig med at U.S.A. er forøget fra 23,5 til 63,1 pCt. Den amerikanske Tanktonnage beløber sig nu til 14.000.000 ts. mod 4.000.000 ts. før Krigen og den engelske til 3.850.000 ts. mod 5.000.000 ts. D.W. De norske Tab har været meget store. Før

Krigen var den 3.190.000 ts. D.W. og nu kun 1.800.000 ts. For Sveriges Vedkommende er der sket en Fordobling under Krigen eller fra 260.000 til 530.000 ts. D.W., og samtidig er den svenske Andel i den samlede Tanktonnage forøget fra 1,5 til 2,4 pCt.

I England tror man ikke paa, at den internationale Tank-Pool baseret paa den saakaldte Shierwell-Plan skal genoprettes, hvis ikke Udviklingen gør det tvivlende nødvendigt.

DANSK RADIO
AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K · TLF. CENTR. 7282 · TELEGR. ADR. DARIØSE

*

Driftsselskab for

RADIOANLÆG

ombord i danske Skibe

*

Fabrikation af Radioanlæg for ethvert
Formaal · Ekkolod Apparater etc.

Søvand kan gøres drikkeligt

Mangen en Sømand, som er kommet i Redningsbaaden efter Skibets Forlis langt fra Land, har alligevel ikke naaet den frelsende Havn, fordi Drikkevandsbeholdningen er sluppet op, inden Redningen kom. Dette Spørgsmaal har engelske Videnskabsmænd løst under Krigen, og da man kan gaa ud fra, at Opfindelsen vil blive givet fri til Gavn for hele Menneskeheden, er hermed et stort Faremoment elimineret.

Allerede tidligt under Krigen maatte Royal Air Force tage i Betragtning, at der var Mulighed for, at en stor Del af Luftkrigen vilde blive udkæmpet over Havene, og at de Besætningsmænd, som havde det Uheld „at gaa udenbords“, var udsat for at dø af Tørst, inden de blev bjerget. Naar det skete langt fra Land, var de ofte vanskelige at lokalisere og maatte derfor have et stort Vandforraad, hvis man skulde gøre sig Haab om at redde dem i levende Live. I et varmt Klima og i tropiske Farvande er Vand mere nødvendig end Føde.

Kemikerne hos Permutit Compagny, Chiswick, som arbejdede sammen med Ministry of Aircraft Produktion, fremstillede til dette Brug et Afsaltningsapparat af en yderst simpel og kompakt Konstruktion. — Apparatet har Form som en Æske af Størrelse som en Pakke The paa ½ Pund. Det er udført af transparent, plastisk Materiale og bruges samtidig til at drikke af. Det indeholder en Pose. Alt hvad man har at gøre er at tage denne Pose ud, fylde den med Søvand, lægge nogle Terninger i den, lukke Posen og efter nogen Tids Forløb trykke Ferskvand ud gennem et Rør i Bunden



Søvand gøres drikkeligt. En engelsk Opfindelse brugt af Royal Air Force og af Handelsmarinen under Krigen.

og ned i Karret. Naar al Ferskvandet er trykket ud, renses Posen i Søen og er dermed klar til Brug igen. Alle Apparates Dele er forsynet med en Sikkerhedsnor, som skal forhindre, at det gaar tabt i stærk Sø.

Fremgangsmaaden er opfundet af engelske Videnskabsmænd, som gav Detaillerne til U.S.A. Amerikanerne har derefter konstrueret et lignende Apparat, og over 20.000 af dem er sendt ud til Sydøst-Asien.

D. F. D. S. Motorskib »Marocco«

Som omtalt i Dagspressen er Det forenede Dampskibsselskabs Motorskib „Marocco“ hjemkommen fra Middelhavet med en Last af de Varer, vi har mest Brug for.

Straks da Skibet kom i Havn, lagde man Mærke til Dynger af Kork paa Fordækket, og selve Skibet var lastet med dejlige Varer til Jul: Citroner, Vindruer, Rosiner, Mandler og Vin samt 600 Tons Harpix.

Skibets Kaptajn, M. B. Mohr, erklærede, at Turen

var forløbet i alle Maader godt, og han havde ikke mærket til Uroligheder nogen Steder. Den nys udnævnte Underdirektør i D.F.D.S., Georg Andersen, bød ved et Glas Sherry Skibet og dets Kaptajn og Besætning Velkommen hjem og udtalte Selskabets Glæde over den vel forløbne Rejse, samt Haabet om, at dette maatte blive Indledningen til mange lignende Lasters Hjemkomst.

14 Passagerer hjemkom fra Udlandet, og de var

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



alle meget begejstrede for det smukke Skib og den venlige Kaptajn, samt for Skibets Hovmester, Gottlieb Andersen, som paa saa udmærket Maade havde hygget om dem.

Og de gamle Middelhavsfarere, som var mødt op for at tage imod Skibet, erklærede alle, at de ventede kun paa den Dag, de igen kunde faa Lov til at sejle ud med disse pragtfulde Baade fra D.F.D.S. og helst med Kaptajn M. B. Mohr som Fører og charmerende Vært.

A. B.

Fanø Navigations-skole

Eksamen ved Navigationsskolen paa Fanø sluttede den 19. Oktober 1945 med følgende Resultat:

Til Styrmandseksamen indstilledes 5 Elever, der alle bestod.

(Min. 87 — Max. 203).

O. H. Nielsen, Brønderslev, 131 Points. H. V. Hansen, Fredericia, 125. A. M. Christensen, Nordby, 102. I. A. Hansen, Sønderho, 90. H. P. Andersen, Fredericia, 88.

Til Skibsførereksamen indstillede sig 8 Elever, hvoraf 6 bestod.

(Min. 84 — Max. 168).

H. A. Nielsen, Laurbjerg, 141 Points. L. F. M. Mechlenburg, Holbæk, 129. J. C. Sørensen, Esbjerg, 133. P. J. Nielsen, Vrinner, 118. H. H. Rasmussen, Nordby, 97. L. K. Madsen, Tyrstrup, 102.

Den 19. Oktober 1945 fandt den sædvanlige festlige Afslutning Sted paa Skolen, hvor Kapt. K. Hansen fra Navigationsdirektoratet, Repræsentanter for Nordby Sogneraad, Assurance-fonden, Skibsrederforeningen, Navigationsfonden, Jubilæumsfonden samt Skolens Bestyrer, Lærere og Elever var til Stede.

Navigationsdirektøren udtrykte sin Glæde over, at vi atter kunde samles under frie Forhold, lykønskede

Eksaminanderne med den bestaaende Eksamen og udtalte, at det, de havde lært her, er kun lidt af det, de faar Brug for, de vil blive stillet over for mange nye Ting, særlig tekniske Fremskridt, som det vil være absolut nødvendigt, at de sætter sig ind i for at kunne blive gode Navigatorer. Men det er ikke nok med Teorien, Navigatøren skal ogsaa være i Besiddelse af gode Karakteregenskaber, og han skal være sig sit Ansvar bevidst. Navigationsdirektøren omtalte derefter de for Tiden gældende Bestemmelser for at kunne erhverve Styrmandsbevis og takkede Skolen for det veludførte Arbejde i det forløbne Halvaar, hvor der havde været saa meget, der havde optaget Sindene og gjort Arbejdet vanskeligt. De Eksaminander, hvis Søfart opfylder Kravene, fik Eksamensbeviset udleveret.

Bestyrelsen bragte Eksaminanderne Skolens Lykønskning med den overstaaede Eksamen. Bestyreren paalagde Eksaminanderne, at der er mange Ting, som en Navigator faar Brug for, naar han kommer ud at sejle, og nævnte Trofasthed, Ansvarsfølelse og Redelighed i alle Livets Forhold, som noget, der er absolut krævende Egenskaber hos en Styrmand, der skal være en Hjælp for den Fører, som han kommer til at sejle sammen med.

Af „Fanø Navigations-skoles Jubilæumsfond“ uddeltes 6 Legatportioner à 200 Kr. til flittige og værdige Elever ved Skolen.

Nye Kursus paa alle Afdelinger begynder straks efter Eksamen.

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

Vikingsens Ekspedition,
Christiansborggade 1 København V.

Tlf. *Byen 8040

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



Alle Henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1.

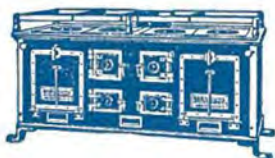
Telefon Byen * 8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Announceafdelingen: Tlf. Byen * 8040. Christiansborggade 1, København V.

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 Verdenhavne

Grundlagt
1899

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

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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



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

C. K. HANSEN

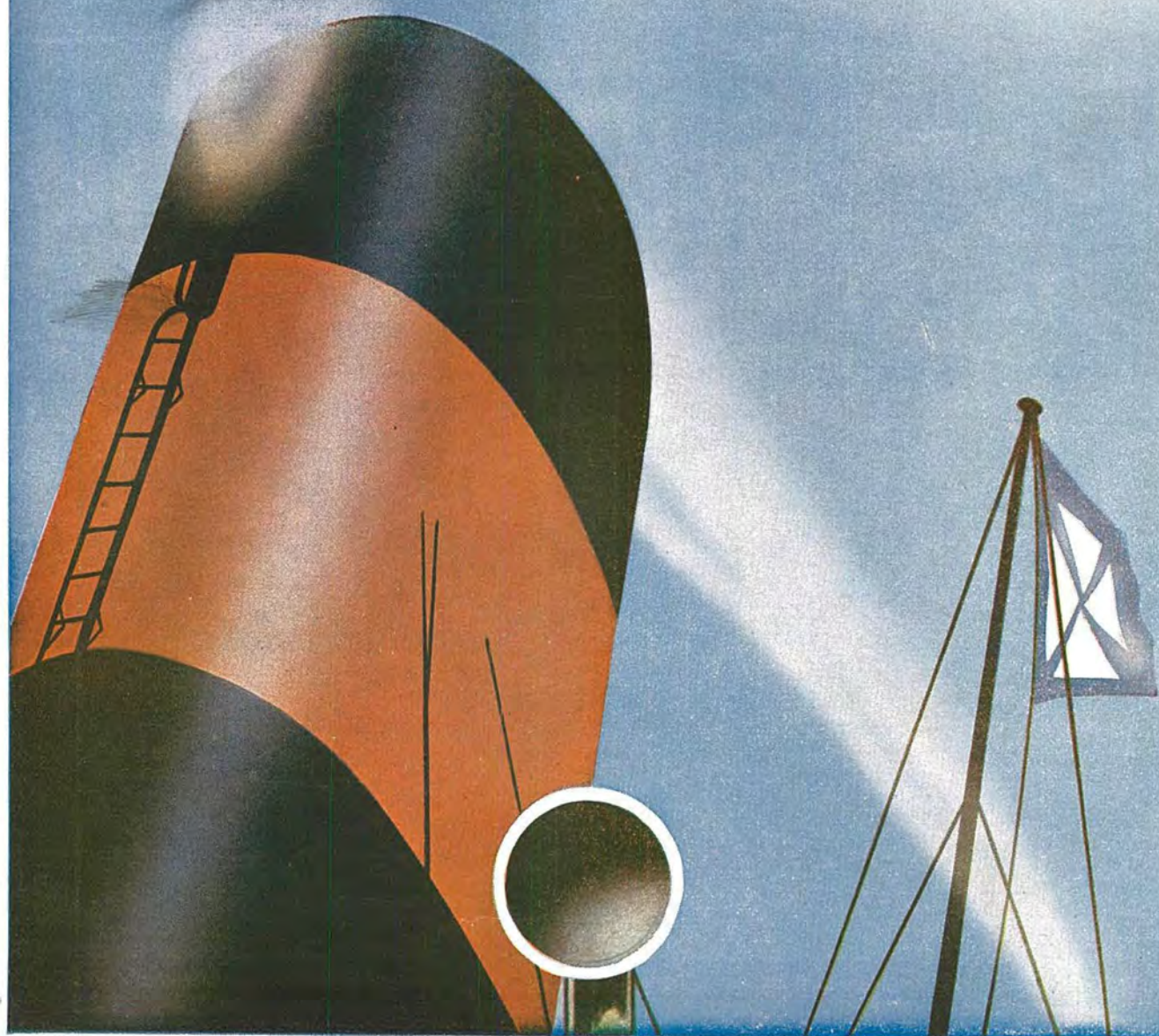


AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN
Telefon Central 72 (13 Ledninger)
Telegram-Adresse: HANSEN

*

Korresponderende Reder for:
Aktieselskabet
Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

Det forenede Dampskibs-Selskab





VIKINGEN

75 Øre
1. December

Gammel Bark i frisk Kuling

Maleri af Fr. Landt

1945 - Nr. 12
22. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

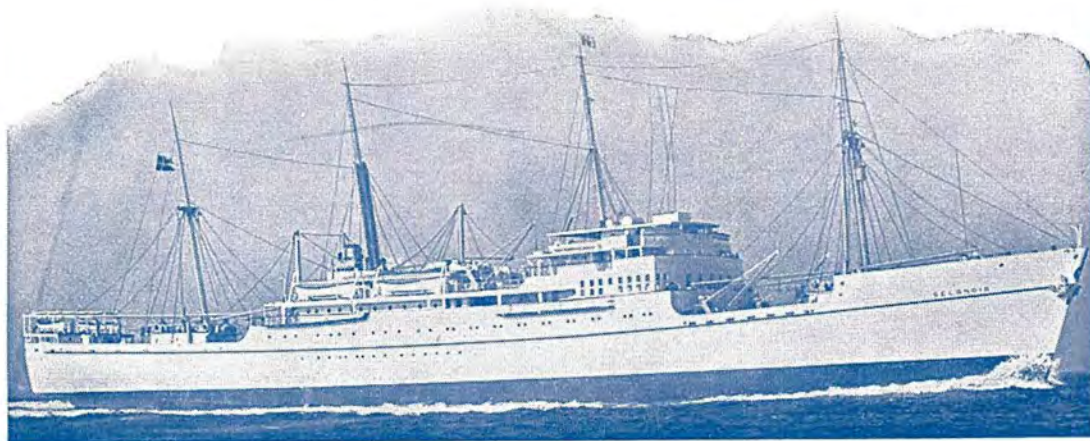
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Kristianiagade 8

Egne Kontorer:

Bangkok

Bombay
Buenos Aires
Calcutta
Capetown
Dairen
Durban
Guatemala
Hankow
Harbin
Havana
Hongkong

Johannesburg
Karachi
Kuala Lumpur
Madras
Manila
Mexico City
Montreal
New Orleans
New York
Penang
Port Elizabeth

Singapore

Rangoon
Saigon
Sar. Francisco
Sar. Salvador
Sac Paolo
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

Direktør J. A. Kørbing



Den 16. November fyldte D.F.D.S.'s Direktør J. A. Kørbing 60 Aar.

Direktør Kørbing fik sin første tekniske Uddannelse paa Marinens Ingeniørskole, hvorfra han blev Ingeniør-assistent 1907. Studerede 1908—10 Skibsmaskin- og Skibsbygning ved Technische Hochschule i Charlottenburg. Værftsingeniør ved Orlogsværftet 1912 og Underdirektør 1919. Teknisk Direktør i D.F.D.S. 1921, adm. Direktør for Selskabet fra 1934.

Efter den grundige tekniske og praktiske Uddannelse i Marinen, hvor navnlig Aarene under den forrige Verdenskrig stillede særlige Krave til Dir. Kørbing's konstruktive og Efterkrigsaaarene desuden til hans admini-

strative Evner, kom hans Manddomsgerning vort største nationale Dampskibsselskab til Code.

Den Fornylse af D.F.D.S. Flaade med smukke og hensigtsmæssige Skibe, som alle Danske har glædet sig over, er Dir. Kørbing's Værk. I sin Tid stod der stort Gny af Nedlæggelsen af Passagerruten til Amerika, men som Realiteternes Mand lod Dir. Kørbing sig ikke rokke, og den for Selskabet urentable Linie blev nedlagt. Et Foretagende af den Størrelse som D.F.D.S. kan ikke ledes efter følelsesbetonede Principper, men maa styres med en fast Haand og et klart Overblik. Disse Egenskaber besidder Dir. Kørbing, og de har i høj Grad gavnet Selskabet. I mange Tilfælde skaber det ikke Popularitet, men det behøver og søger han ikke. Naar et Dagblad imidlertid har omtalt Dir. Kørbing, saa man faar det Indtryk, at han er en morgensur Herre, saa er det en Karakteristik, som er helt ved Siden af. Smil ses maaske sjældent paa hans Ansigt, og han gør ofte et noget mut Indtryk, der kun forsvinder i Familiens Skød og i den meget snævre Vennekreds. Dir. Kørbing er i hele sin Færd et loyalt Menneske, som alle kan stole paa, men han har derfor ogsaa Ret til at forlange det af sine Underordnede, hvilket det maaske har skortet paa hos dem, der kritiserer og dømmer.

Dir. Kørbing har mange Jern i Ilden. Vi skal her blot nævne nogle enkelte: Formand for Søfartsraadet, for Dansk Dampskibsrederiforening, for Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, for Frederikshavns Værft og Flydedok o. m. a. Han gør dog aldrig Indtryk af at være en meget optaget Mand. Hans klare Tankegang og store Arbejdsevne viser sig ikke mindst deri.

„Vikingen“ bringer Direktør Kørbing sin Hilsen og Hyldest som vor Søfarts store Mand i Haab om, at der endnu maa forundes ham mange gode Arbejdsaar til Gavn for Landet.



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

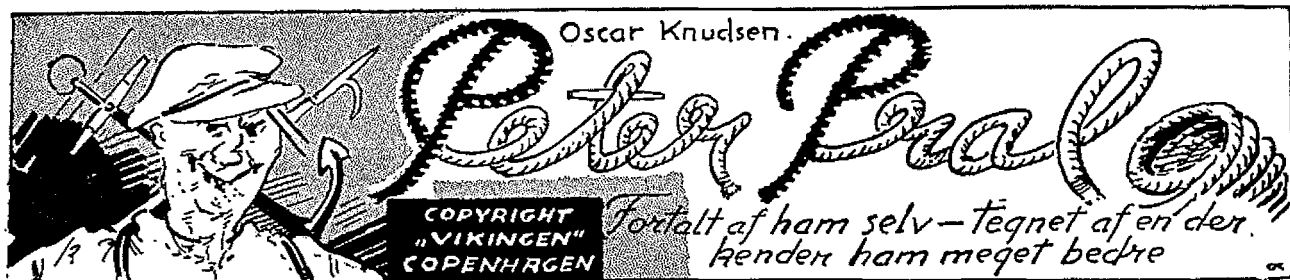
Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



Saa gik Livet om Bord paa S/S „Perseus“ sin vante Gang. Saaledes som Livet nu en Gang gaar paa et Skib, der ligger i Havn og skal blive liggende der i nogen Tid. Jeg kastede mig over groft, legemligt Arbejde for at forjage de mørke, tunge Grublerier fra mit Sind.



Men bedst som det var, kunde jeg standse op og stirre tungt frem for mig. Og saa havde de tunge Tanker atter Tog i mig. Det var jo ikke Pengene som saadan — det var blot det, at det var mine Penge, der var borte! — Jeg ved ikke, om De forstaar mig?



En Dag sad jeg saa og lod Øjnene glide over „Princetown Herald“'s fattige Spalter, da jeg pludselig gfo'r sammen. Hvad var dog dette — ?



Jeg ved godt, at det ikke er dannet at sige „Hva?“ De hedder „Hvadbehager?“ Jeg kommer selv fra et godt, et helt igennem godt Hjem, hvor vi blev oplært i Tidens bedste Dannelse. Men paa Amerikansk hedder „Hva?“ — „What“. Saa De man indrømme, at det er en ganske korrekt Oversættelse.



— — — Lus De nu Avertissementet igennem i Ro og Mag. —



Her var en Opgave, der lige va noget for mig. Den kaldte paa de bedste Instinkter i mig. Det lod maaske noget patetisk, men jeg fulte, at dette Avertissement var skrevet og trykt direkte for min Skyld.



Altsaa. Los paa Jackson og lad os faa Gang i Sutterne, som det hedder paa vestamerikansk. Jackson, der selv er en dristig Mand, saa roligt paa mig. Jeg vidste paa Forhaand, hvad han vilde svare — og det slog til.



Med en munter, maaske efter Bymenneskers Opfattelse lid rtaa (eller djurv) Replik gav han sin Tilslutning til Foretagendet. Saadan er vi raske, haardføre Mænd, der lever Livet farligt paa de store Have og de tilgrænsende Strandbredder.



— Mit Svar var kort og knapt. Men Jackson forstod mig. Mellem os behøvedes ikke mange Ord. Et Blik fra Jackson (eller fra mig til ham), og vi forstod hinanden. (Jeg har vist glemt at anføre, at jeg selvfølgelig regnede med, at Dynamitkufferten var min de. med alle Guldposerne)

Berømt Skib

og haardkogt Skipper

Af Oscar Jensen

I St. John, New Brunswick, blev i 1850 Kølen lagt til et efter Datidens Begreber stort Sejlskib. Det skulde være det største Skib, der hidtil var udgaet fra noget Nova Scotia-Værft, og det blev det. Men det blev ogsaa det mindst smukke af den Tids Nybygninger, og dog fik det i Daaben Navnet „Marco Polo“ og blev udstyret med en Galionsfigur, der forestillede den for sin Skønhed og sine Bedrifter berømte Opdagelsesrejsende af samme Navn.

„Marco Polo“ var et overordentligt solidt bygget Skib. Dets Længde indenbords var 185 Fod, dets største Bredde midtskibs 38 Fod og dets Dybde fra Hoveddæk til Kølsvin 30 Fod. Det havde tre Dæk med 8 Fods Højde mellem hvert.

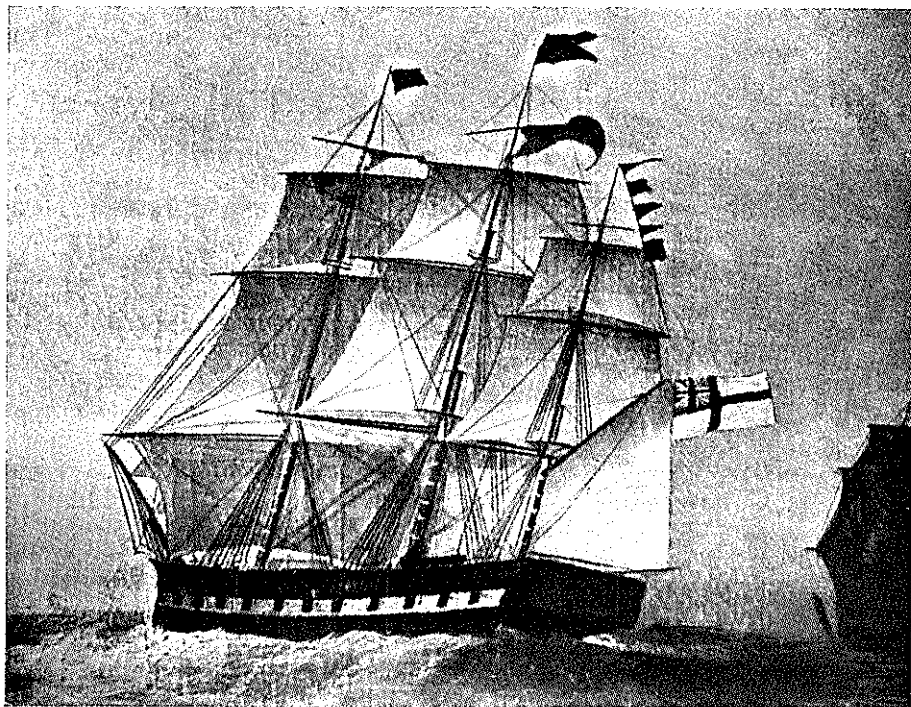
Skibets Bygmester, som ogsaa var en af dets Part-havere, havde sammen med Nybygningens øvrige Ejere, der dels var bosiddende i St. John og dels i Liverpool, egentlig ladet Skibet bygge med Salg for Øje; men i Tilfælde af, at dette ikke skulde lykkes med en klækkelig Fortjeneste, havde de bestemt, at det skulde sættes i Tømmerfart paa Nordatlanten, og Skroget, der over Vandlinien nærmest var firkantet i begge Ender, var med Henblik herpaa forsynet med de for Tømmer-slæbere traditionelle Laarings- og Bovporte.

Over Vandlinien var Skroget som sagt ikke nogen Skønhedsaaftenbaring. Det tog sig nærmest ud som et Skrummel af en lang, bred Kasse uden noget nævneværdigt Spring og uden hverken Halvdæk eller Bak eller andre Afbrydelser i det øverste Dæks øverste Ensformighed end Master, Spil, Luger og to Nedgangskapper — een paa Agterdækket og een paa Fordækket. Men Skibet var efter Beregning rummeligt, og med dets Drægtighed paa 1625 Register-Tons lastede det langt over 2000 Tons Dødvægt.

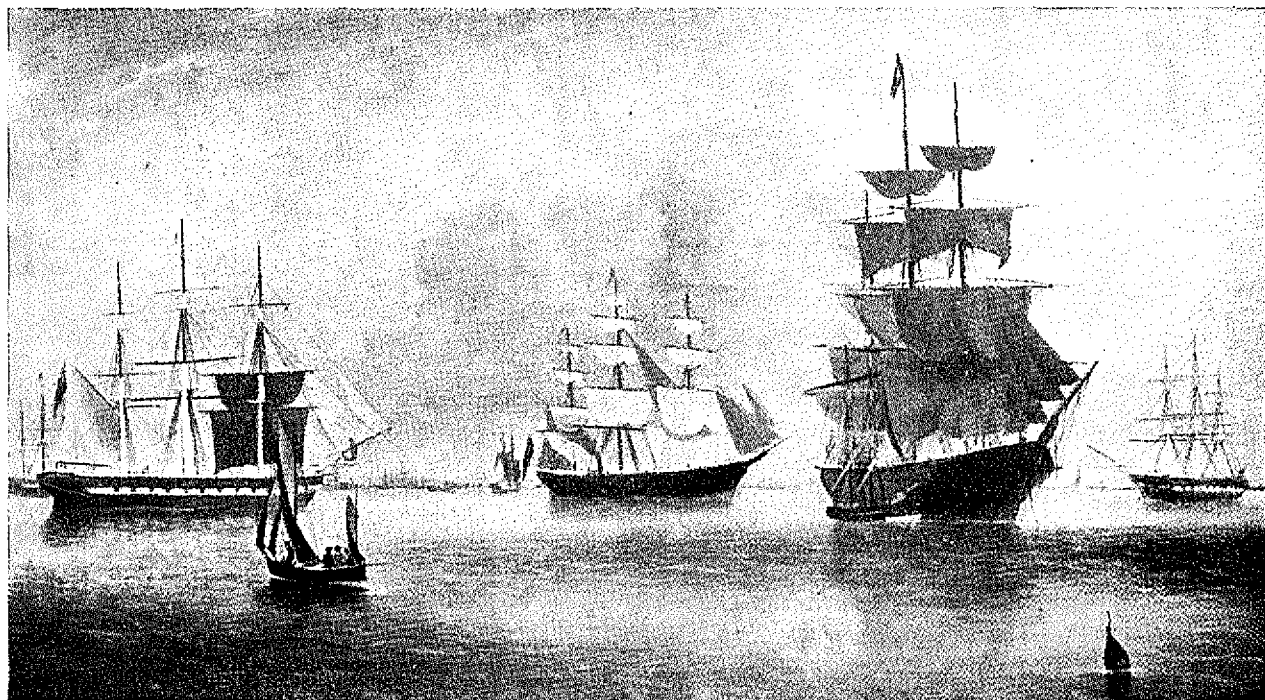
„Marco Polo“ var saaledes i sin Helhed ikke, hvad man i egentlig Forstand forstaar ved en Clipper, selv om Skibet havde en nok saa himmelstræbende Rig og et tilsvarende enormt Sejlareal. Og selv om det under Vandlinien havde rene og skarpe Linier, ansaa' man det ikke for rimeligt, at dette skulde kunne opveje den Sparsommelighed, man havde gjort sig skyldig i ved her at give den en Omgang Kultjære i Stedet for Kobberforhudning. — Nej, „Marco Polo“ var langt fra nogen Clipper. Og den Mand — han være nok saa skibs- og søkyndig, der ved Skibets Søsætning vilde have spaaet, at dette Monstrum skulde blive sin Tids mest berømte Sejlskib og det hurtigste Sejlskib i Verden, hvis Rekord-Rejser aldrig vilde blive slaaet, vilde

uden Tvivl være blevet erklæret for at være Idiot. Men en saadan Forudsigelse vovede heller ingen at fremkomme med, og dog gik det nøjagtigt saaledes, som ingen havde kunnet tænke.

„Marco Polo“'s første Fører var Kaptajn James Nicol Forbes, som var født i Aberdeen 1821, og som havde gjort sig fordelagtigt bemærket i Australie-Farten med de to Black Ball-Skibe „Maria“ og „Cleopatra“, som under ingen Omstændigheder kunde regnes for at være Clipper-Skibe, men som under hans Kommando havde gjort ualmindelig hurtige Rejser mellem Liverpool og Melbourne; og da Black Ball-Skibenes Reder James Baines i Liverpool var den betydeligste Parthaver i „Marco Polo“, sendte han Kaptajn



„Marco Polo“.



Emigrantskibe i Hobsons Bay. I Midten „The Lightning“.

Forbes til St. John for at føre den mærkelige Nybygning til Liverpool — evt. for at faa Skibet solgt der.

Saa gik „Marco Polo“ ud paa sin Jomfrurejse med en Ladning Tømmer, og Kaptajn Forbes drev Monstrumet over til Liverpool paa 15 Dage. Efter endnu en hurtig Rejse til Mobile Bay og tilbage med en Ladning Bomuld ankom „Marco Polo“ til Liverpool paa en Tid, da de store Skibsredere dér just var ude for at erhverve Skibe til Australie-Farten med Emigranter, og da den med Hensyn til saadanne Skibe erfarne James Baines straks havde set, at „Marco Polo“ med en Del Forandring i Skrog og Indretning nok vilde egne sig til denne Fart, købte han de øvrige Parthavere ud og sendte „Marco Polo“ i Tærdok.

Skibets Yderklædning blev grundigt undersøgt. Nagler og Bolte, som her alle var af Jern, blev udskiftet med Kobbernagler og Bolte, og Skibets Bund blev kobberforhudet til en Fod over Vancliniens. Lastrummene blev indrettet til Sove- og Opholdsrum for Passagerer. Særlige Soverum for Kvinder blev forsvarligt adskilt fra de mandlige Passagerers Logementer ved mellemliggende Bagage- og Postrum. Der anbragtes Skylighter i Dækket og Nedgangskapper paa Lugerne, ligesom der ogsaa sørgedes for den fornødne Ventilation til de forskellige Rum under Eoveddækket. I det hele taget blev alt om Bord indrettet saa forsvarligt og komfortabelt, som det paa den Tid med Rimelighed kunde forlanges i et Emigrantskib, og som saadan blev „Marco Polo“ indlemmet i James Baines' Flaade af Black Ball-Skibe i Australie-Farten.

Søndag den 4. Juli 1852 afsejlede „Marco Polo“ under Kaptajn Forbes' Kommando fra Liverpool til Melbourne med 930 Emigranter og en Besætning paa 60 Mand, hvoraf Halvdelen arbejdede Billetten af ud til Kolonien. Forinden Afsejlingen havde Forbes stolt prælet med, at han vilde være tilbage med Skibet inden 6 Maaneder, hvilket blev opfattet som en Morsomhed.

Men Forbes var ikke blind for, hvad et Skib som „Marco Polo“ kunde udrette paa de sydlige Breddegrader, naar det med skværede Ræer brasede frem for en Storm, der Dag efter Dag blæste Fanden et Øre af. Han vidste, at han med denne forhenværende St. John-Tømmer-slæber ogsaa nok skulde kunne præstere nogle gode Dagmarcher Øst over gennem „de brølende Fyrre“, og han passerede Port Philip Head Kl. 11 Fm. den 18. September 1852 efter en Udrejse paa 68 Dage — en hel Uge før Damperen „Australia“, som var afsejlet fra Liverpool samtidig med „Marco Polo“. I „de brølende Fyrre“ havde denne forhenværende Tømmer-slæber i Løbet af fire paa hinanden følgende Dage præsteret en udsejlet Distance paa 1344 miles — gennemsnitlig 336 miles pr. Dag, og dens bedste run i 24 Timer havde været 364 miles.

I Hobson's Bay laa ved „Marco Polo“'s Ankomst, som det saa ofte var Tilfældet her, mange Emigrantskibe, som var lastede for hjemgaende, men som ikke kunde komme af Sted, fordi de manglede Mandskab. Deres Besætninger var alle deserteret og var stukket af til Guldminerne. Kaptajn Forbes kendte disse Forhold, og for ikke at udsætte sig for den samme Kalamitet foregav han over for Myndighederne, at hans Folk havde udvist grov Opsætsighed, der havde Karakter af aabenlyst Mytteri. Og paa den Løgn fik han hele sin Besætning foran Masten puttet i Fængsel, indtil han forlangte den løsladt og bragt om Bord igen, og det skete ikke, før han var klar til at sejle.

Den 11. Oktober afsejlede saa „Marco Polo“ fra Melbourne til Liverpool og lagde Vejen rundt Kap Horn. Paa Strækningen mellem Auckland og Hornet udsejlede tre paa hinanden følgende Etmaalsdistancer paa henholdsvis 316, 318 og 306 nautiske Mil, og den Dag, Hornet passeredes, var der i de sidste 24 Timer logget 353 Knob.

Den 5. November passeredes Staten Island, og den

19. December observeredes en Bark, som tilsyneladende var forladt, og i Nærheden af den en tom Skibsbaad. Forbes afbrændte Blaalyt og sendte Raketter op, men fik ikke noget Svar, og da han naturligvis havde travlt, fortsatte han sin Sejlads og ankom til Liverpool den 26. December 1852 med 76 Dage i Søen og efter at have gjort hele Rundrejsen paa 5 Maaneder og 21 Dage inklusive 23 Dages Ophold i Melbourne.

Dette var en saa enestaaende Præstation, at mange Mennesker, som var interesserede i Søfart, og som saa „Marco Polo“ til Ankers paa Mersey, troede at Skibet var søgt tilbage paa Grund af et eller andet Havari. Og der fortælles en Historie om en Waterclerk, som mødte James Baines paa Gaden, og da han meddelte denne, at „Marco Polo“ var i Sigte for indgaende, bad James Baines Clerken holde Mund med slige Skrøner, for „Marco Polo“ var endnu ikke naaet Melbourne. — Men en Times Tid efter denne Paastand befandt han sig selv Ansigt til Ansigt med Kaptajn Forbes.

Da Skibet blev halet ind i Salthouse Dock, havde Forbes mellem dets Fokke- og Stormast ladet udspænde en hvid Presening, hvorpaa følgende Bekendtgørelse var malet med store, sorte Bogstaver: **THE FASTEST SHIP IN THE WORLD** (Det hurtigste Skib i Verden).

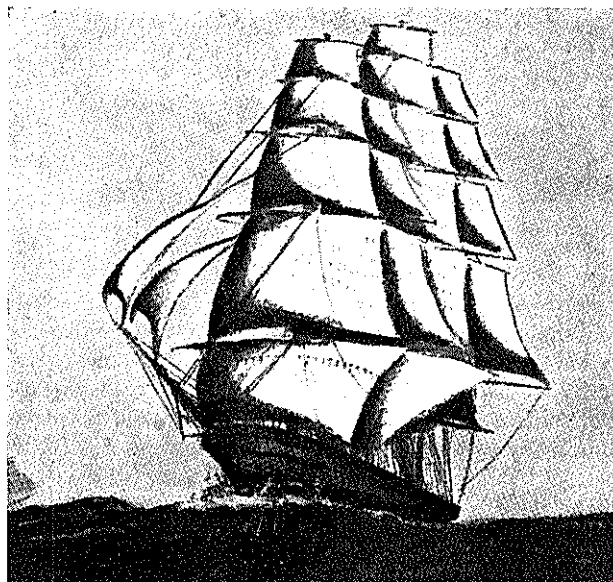
Og Kajen var myldrende fuld af Mennesker, der trængte paa for at se dette Vidunder.

Paa denne Hjemrejse havde „Marco Polo“ igen slaaget Damperen „Australia“ med mere end en Uge, og i Melbourne var der indgaet mange store Væddemaal om, hvilket af disse to Skibe der naaede først frem. Efter denne Præstation blev det ogsaa slaat fast i Alverdens betydende Aviser, at „Marco Polo“ var sin Tids hurtigste Sejlskib, og Folk fra alle Englands Havnebyer strømmede til Liverpool for at se denne Racer, som ifølge Indførelser i Skibets Journal ved flere Lejligheder havde logget sine 17 Knob i Timen.

Efter denne Rekord-Rejse afholdt James Baines en storstilet Banket om Bord i „Marco Polo“, hvor alle Liverpools betydende Personligheder inden for Skibsfarten var hans Gæster. Her blev holdt blomstrende Taler, under hvilke Kaptajn Forbes blev hævet til Skyerne, og baade han og hans Førstestyrmand McDonald fik overrakt kostbare Gaver som Anerkendelse for godt Sømandsskab og til Minde om den uovertrufne Bedrift, der var udført med dette Skib, og som uden at forklejn nogen dog i særlig Grad blev tilskrevet dets Fører. Herpaa svarede Forbes, at han med Hensyn til den nu fuldførte Rekord-Rejse havde gjort sit bedste, og at han ikke kunde love at gøre akkurat det samme igen, men dersom han alligevel gjorde det,

vilde han gøre det paa endnu kortere Tid. Denne Udtalelse blev af de Tilstedeværende naturligvis opfattet som en god Spøg og vakte megen Lystighed. Men Forbes ignorerede Lystigheden og oplyste alvorsfuldt, at han var et Søndagsbarn, og at Søndagen var hans heldige Dag; og dersom d'Herrer vilde ulejlige sig med at kigge lidt i Skibets Journal, vilde de der se, at „Marco Polo“ paa denne Rekordrejse var afsejlet fra Liverpool paa en Søndag, passerede Linien paa en Søndag, fik Kap Haab i Sigte paa en Søndag, passerede atter Linien for Hjemgaende paa en Søndag og ankom til Liverpool paa en Søndag; og han var aldeles sikker paa, at han ogsaa kom til at begynde sin næste Rejse med „Marco Polo“ paa en Søndag.

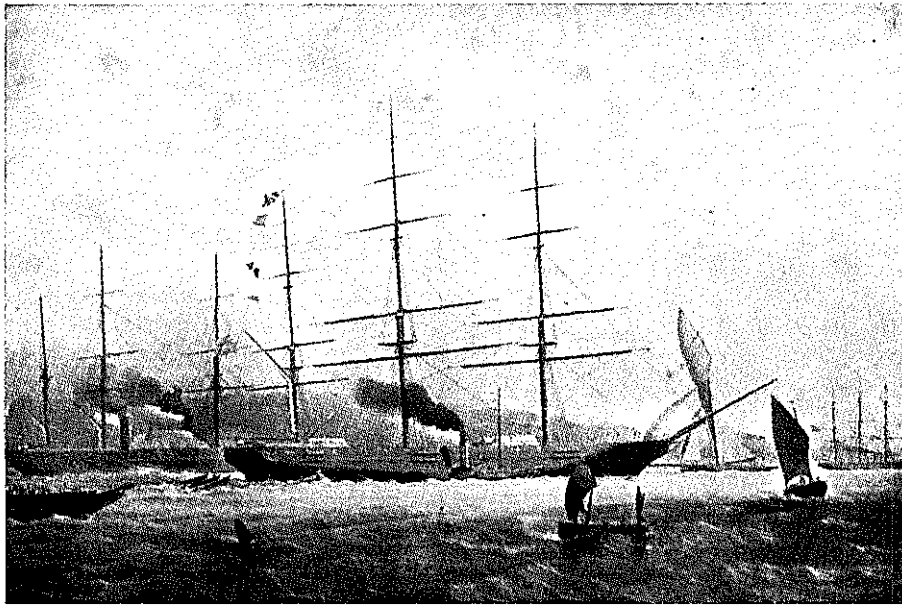
At Forbes var Favoritten blandt James Baines' Black Ball-Kaptajner, og at han ogsaa satte alt ind paa at arbejde i sin Reders Interesse stod klart for enhver, som havde Kendskab til disse Forhold. Hans Ry for at sejle haardt kunde staa Maal med den berygtede Amerikaner Bully Waterman, og flere af Watermans Metoder blev ogsaa tilskrevet Forbes, f. Eks. med Hensyn til at sætte Hængelaase for Skøder og Fald og til at overvaage sit Mandskab under Manøvrer med en Kofilnagle i den ene Haand og en Colt-Revolver i den anden. Han



„The Lightning“ under fulde Sejl.

var ogsaa Ophavsmand til Mundheldet „Helvede eller Melbourne“, som senere blev benyttet af flere andre Kaptajner i Australiefarten, og som var undsluppet ham en Dag, da hans Passagerer ængstelige over hans haarde Sejlads sendte en Deputation til ham med Anmodning om at mindske Sejl — en Anmodning, som han kort afslog med den Motivering, at dette var en Sag om Helvede eller Melbourne.

Dette kunde maaske altsammen nok siges at være i Rederiets Interesse. Men denne altid aktive og spillende Skotte gjorde sig ogsaa bemærket paa andre Maader, som ikke kunde siges at være i nogens Interesse, og som absolut ikke harmonerede med Stillingen som Skibskaptajn. Paa Væddemaal med en af sine Passagerer entrede han saaledes en Dag i Armene *hand over hand* fra Nokken af Mesanbommen og til Hajhalen paa Nokken af Klyverbommen; og senere som Fører af Clipperen „The Lightning“ fandt han en særlig Fornøjelse i at betragte Skibets Bevægelser fra den yderste Ende af et svingende Underlæsejlspar. naar Sejlet var sat, og Clipperen brasede af Sted for en stiv Slører. Faren ved denne sidstnævnte Akrobatik kan kun bedømmes af Søfolk, som har været Skibskammerater med Læsejl. Dersom Rorsmanden havde bragt Skibet en Streg eller to nærmere til Vinden, var der al Sandsynlighed for, at Forbes vilde være blevet slynget udenbords, idet Spiren løftede sig — eller Spiren vilde



Clipper-Skibet „Schomberg“.

maaske brække, hvilket skete ret hyppigt under slige Forhold. Men Resultatet for Vovehalsens Vedkommende vilde i begge Tilfælde være blevet det samme.

Som Kaptajn Forbes næsten med Sikkerhed havde forudsagt, afsejlede „Marco Polo“ igen fra Liverpool paa sin anden Rejse til Melbourne paa hans heldige Dag — Søndag den 13. Marts 1853. Paa denne Rejse havde Skibet 648 Emigranter om Bord, og for Regeringen førte Forbes 90,000 Pund Sterling i udmøntede Penge ud til Kolonien. Emigranterne var hovedsagelig Haandværkere, og nogle af disse havde Hustruer og Børn med, men herud over var der kun faa Kvinder om Bord.

„Marco Polo“ blev bugseret ud til Søs. Det var en almindelig smuk Martsdag, og James Baines, som gerne vilde se Skibet gaa under Sejl, forblev om Bord for senere at vende tilbage med Slæbedamperen.

Kaptajn Forbes var i straalende Humør — tillidsfuld, som han var, med Hensyn til den forestaaende Rejse forløb, og Skibet var aldrig saa saare klar af Dokken, før han kaldte alle Passagererne paa Dækket, hvorefter han saa højt, at alle kunde høre ham, henvendte sig til dem med følgende Ord: „Mine Damer og Herrer! Paa min foregaaende Rejse forbavsede jeg hele Verden med min Sejlads med dette Skib. Paa denne Rejse er det min Agt at forbavse den almægtige Gud.“ Han tørnede derefter brat rundt mod sin kæmpestore Negerkok, der om Bord gik under Titlen og Navnet „Doktor „Johnson“. „Se godt efter, Doktor, og dersom Du finder nogle Blind-Passagerer, saa hiv dem over Bord med det samme.“

Kokken grinede bredt, idet han gik for at efterkomme Ordren, og et Øjeblik efter kom han slæbende med en rødhaaret Irlænder, som han havde fundet skjult i de ugifte, kvindelige Passagerers Opholdsrum.

„Naa!“ udbrød Forbes med en paataget streng Mine. „Forstod Du ikke, hvad jeg sagde, Doktor?“

„Det er en Vandskrækker,“ grinede Negeren. „Han bad saa ynkeligt for sig.“

„Vandskrækker,“ gentog Forbes, og det voldte ham

nu synligt Besvær at bevare Alvoren. „Alright, Doktor. Pas saa godt paa ham, saa vi kan faa den Slingel lempet op paa det første Isbjerg, vi træffer paa nede paa 60 Gr. Syd.“

Men Irlænderen blev hverken hevet over Bord eller lagt paa Is. Han blev derimod paa en alt andet end blid Maade lempet ned i Slæbebaaden, da denne efter endt Bugsering kom paa Siden for at tage Rederen om Bord og føre baade ham og Blind-Passageren tilbage til Liverpool.

„Marco Polo“s bedste Etmaalsdistancer paa denne Udrejse var i Ugen fra 1. til 12. Maj henholdsvis 314, 300, 310, 285, 288 og 299 miles. Dette var ikke noget særligt

bemærkelsesværdigt, men ikke desto mindre naaede Forbes Melbourne den 29. Maj — 75 Dage efter Afsejlingen fra Liverpool.

Med 40 Kahytpassagerer og Guldstøv til en Værdi af 280,000 Pund Sterling afsejlede „Marco Polo“ igen fra Melbourne den 10. Juni og præsterede paa Vejen over til Kap Horn i Ugen fra 15. til 21. Juni en udsejlet Distance paa 2,152 miles. Men den 23. paa 60 Grader Syd satte disse Regioners Midtvinter en følelig Bremse paa Farten med store Mængder Drivis, som skrællede hele Kobberforhudningen af Skibets Bov. Her faldt Forbes den 26. Juni i med den berømte Blackwaller-Clipper „Kent“, som var afsejlet fra Melbourne 5 Dage før „Marco Polo“.

Fra den 27. Juni til 1. Juli var Skibet helt omsluttet af Is og gjorde kun ringe Fart. Men da det derefter kom i aabent Vand, begyndte det straks at vinde ind paa den tabte Tid og sejlede hurtigt „Kent“ agterud og helt af Syne. Fra den 2. til den 5. Juli var „Marco Polo“s Etmaalsdistancer saaledes henholdsvis 303, 332, 364 og 345 miles. Men til Trods for disse og flere andre temmelig gode Resultater blev Hjemrejsen dog en Del længere, end Forbes havde forudsagt, idet „Marco Polo“ først ankom til Liverpool den 13. September med 95 Dage i Søen. Ikke desto mindre var hele Rundrejsen dog gjort paa nøjagtig 6 Maaneder; og da Kaptajn Forbes samme Dag mødte frem paa Børsen, blev han modtaget med store Ovationer og blev budt hjerteligt Velkommen af alle de dér forsamlede Købmænd og Redere.

Efter denne Rejse forlod Forbes „Marco Polo“ og rejste til Boston for at overtage Clipperen „The Lightning“, som James Baines havde ladet bygge paa den berømte amerikanske Skibsbygger Donald Mackay's Værft, og vi skal for en Stund forlade ham dér for i Korthed at give en Skildring af „Marco Polo“s fortsatte Løbebane.

Kaptajn Forbes' Afløser som Fører af „Marco Polo“ blev Skibets hidtidige Førstestyrmand Mc Donald. Han afsejlede fra Liverpool i November 1853

med 666 Passagerer og naaede Melbourne paa 72 Dage og 12 Timer — 69 Dage fra Land til Land, og gjorde Hjemrejsen paa 78 Dage. Derefter kvitterede ogsaa han Skibet for at overtage den store Black Ball-Clipper „James Baines“.

Mc Donald blev afløst af en Kaptajn Wild. Det er sandsynligt, at „Marco Polo“ allerede ved den Tid var blevet drevet saa haardt frem, at Skibet var blevet overanstrengt og derved havde mistet nogle af sine anmassende Egenskaber. Om det nu var af den Grund, eller fordi hverken Kaptajn Wild eller hans Efterfølger Kaptajn Clarke var Tilhængere af overdreven Sejlføring og ikke vilde presse Skibet haardt, skal være usagt, men hverken dets fjerde eller femte Rejse var særlig gode. Paa dets fjerde Rejse i 1855 under Kaptajn Wild brugte det 95 Dage om Udrejsen og naaede hjem paa 85 Dage. Paa dets femte tog Kaptajn Clarke det ud paa 81 Dage og hjem paa 85. Dets to næste Udrejser var henholdsvis paa 83 og 89 Dage.

Paa Hjemrejsen i 1861 kolliderede „Marco Polo“ med et Isbjerg i Nærheden af Kap Horn, hvorved Skibet mistede sit Bovspryd, fik Boven slaaet ind og Fokkemasten sprængt. Lækkende som en Si og efter en hel Maanedes uafbrudt Pumpen naaede Skibet i synkefærdig Tilstand ind til Valparaiso, hvor det kom i Dok og fik Skaderne udbedret, og det naaede omsider Liverpool 183 Dage, efter at det var afsejlet fra Melbourne.

Efter den Historie tabte James Baines Interessen for „Marco Polo“, og Skibet gled ud af Black Ball-Linien og ind i et andet Rederi, men det fortsatte fremdeles i Emigrant-Farten paa Australien, og i 1867 ankom det til Liverpool fra Melbourne efter en Hjemrejse paa 76 Dage.

Denne sidste Præstation var for meget for „Marco Polo“. Overanstrengt og vanddrukken gled Skibet nu over til et Rederi i South Shields og blev sat i Tramp-Fart. Omsider blev det solgt til Norge, og derefter sja-skede det kølsprængt og pukkelrygget, som det var, frem og tilbage over Nordatlanten — efter dets oprindelige Bestemmelse — som Tømmerslæber med Mølle paa Pukkelen og holdt sammen med Kæder, indtil det i August 1883 i Nærheden af Prince Edwards Island blev voldtaget af en St. Lawrence-Storm, der kastede det op paa Kap Cavendish. Her lagde „Marco Polo“ sig for evigt til Ro efter at have skrevet Historie om sit Navn og sin Verdensomflakken i 32 Aar.

Og nu tilbage til Kaptajn Forbes.

Denne af Hæder ombruste Rekord-Jager fra „Marco Polo“ blev i Boston modtaget med store Forventninger af sit tilkommende Skib „The Lightning“s Bygmester Donald Mackay og dennes Broder Kaptajn Lauchlan Maskay, som var bekendt for sine hurtige Rejser med Clipperen „Sovereign of the Seas“. Og han stiftede saa intimt Venskab med disse to, at de besluttede at ledsage ham over til Liverpool som Passagerer om Bord i „The Lightning“. De gjorde stor Stads af ham under hans Ophold i Boston, hvor han ogsaa vandt sig mange Venner inden for de kirkelige Kredse; thi denne robuste og haardtsejlende Skibskaptajn, som var Fader til Mundheldet „Helvede eller Melbourne“, hvis Formaning og Ordre til sit Mandskab i Søen var alt andet

end evangeliske Toner, og som med en Revolver i hver Haand overvaagede, at hans Kommandoer prompte blev efterkommet, var ved Land en ivrig Kirkegænger. Og da „The Lightning“ afsejlede fra Boston den 18. Februar 1854 var et helt Selskab af hans kirkelige Brødre og Søstre mødt op ved Havnen og gav ham i høje Toner deres Velsignelse med paa Vejen. Et Skibs Afsejling i denne Atmosfære var noget nyt i Boston, og da Brødrene Maskay kom med en Bemærkning herom, svarede Forbes: „Der er ingen Religion uden for Tremilegrænsen.“

„The Lightning“s bedste udsejlede Distance i 24 Timerr under denne Overfart var 436 miles — en Præstation, som intet Sejlskib hverken før eller senere har kunnet opvise, og under hvilket Skibet med den læ Lønning under Vand og med de læ Barduner og Vant hængende i en Bue ud over Skibssiden loggede 18½ Knob.

Efter denne enestaaende hurtige Rejse over Nordatlanten tog Forbes i 1854 „The Lightning“ ud til Australien paa 77 Dage og tilbage til Liverpool paa 63. I ti paa hinanden følgende Etmaal tilbagelagde den ikke mindre end 3,722 miles med et enkelt 24 Timers run paa 412 miles.

I 1855 overtog Forbes som en Slags Black Ball-Admiral Kommandoen paa James Baines nyeste Clipper „Schomberg“, som var bygget i Aberdeen, og som var konstrueret som en Rival til de store amerikanske og canadiske Clipper-Skibe.

„Schomberg“ maalte 2600 Register-Tons og var et ualmindelig smukt Skib, som der under Forbes' Kommando sattes store Forhaabninger til. Det kom heller ikke til at mangle paa gyldne Løfter fra Forbes' Side. Han skulde med dette Skib forbavse baade Verden og Vorherre endnu mere, ned det var faldet i hans Lod med „Marco Polo“ og „The Lightning“. Men alle de store Forventninger og store Ord bristede som Sæbebobler, da han paa „Schomberg“s Jomfrurejse i en Brandstorm med Regntykning sejlede Clipperen op paa en Sandbanke i Nærheden af Kap Otway i Australien, hvor den blev totalt Vrag.

Skønt Kaptajn Forbes efter Rettens Skøn var uden Skyld i Forliset, tog dette Uheld dog saa haardt paa den ellers saa robuste Sømand, at han fuldstændig brød sammen, og han nægtede at vende tilbage til England.

Som Fører af forskellige, mindre og daarligt ansatte Skibe drev han herefter rundt i Verden og sank endogsaa saa dybt, at han en Tid tiggede sig Føden som *beachcomber* i Kalkutta; og først i 1874 vendte han syg og helt nedbrudt paa Sjæl og Legeme tilbage til England. Han døde den 4. Juni samme Aar i en Alder af 52 Aar og blev begravet paa Smithdown Road Kirkegaard, hvor tidligere Venner og Beundrere af ham rejste ham et Minde — en Gravsten, hvorpaa man den Dag i Dag kan læse hans indgravede Navn og herunder „*Master of the famous „Marco Polo“.*“

Oscar Jensen.

Husk at forny Deres Abonnement

A/S MONTANA Kuel, Koks,
Telefon 9246 Cinders



Johannes Hjort.

„Piraten“, Venne- og Dæknavnet for Fabrikant Johannes Hjort, Frihedskæmper og Filantrop, Ejer og Leder af den kendte Laasefabrik „OVAL“, paa Rentemestervej — som forøvrigt den 1. November i Aar fejrede 25 Aars Jubilæum — fortæller, at han er af gammel Sømandsslægt. Hans Tip-Top-Oldefar paa mødrene Side var endda vaskeægte Sørover og drev sit indbringende Erhverv fra den gamle Slægtsgaard paa Brandø i Lillebælt, men Slægten kan han yderligere følge hen mod 500 Aar tilbage.

Inden Hjort blev Fabrikant og fra en lille Kælder dygtig og energisk arbejdede sin Virksomhed op til det store, anerkendte Foretagende, Fabrikken nu er, var han søfarende Maskinmester. Hjort sejlede under den første Verdenskrig for Ø.K. og D.F.D.S. og var med i Ildlinien ved Suez-Kanalen. Efter Krigens Afslutning gik han fra Borde — som saa mange andre søfarende Maskinister længtes han efter at faa Lejlighed til at oparbejde sig en Livsstilling i Land.

Og, som ovenfor nævnt, lykkedes det ham — han lavede en god Laas og fik Patent paa den, blev hjulpet med Laan og Legater fra Staten og Industriraadet, vandt ved sit gode og solide Arbejde gode og solide Kunder — og var helt igennem en god dansk Mand. Det viste han ikke alene ved at nægte at arbejde for Tyskerne, men ogsaa ved sin Indsats som Frihedskæmper. Paa hans Fabrik blev „Studenternes Efterretnings-tjeneste“ trykt om Natten, unge Frihedskæmpere blev undervist i Vaabenbrug, og store Lagre af Vaaben og Ammunition laa opmagasineret derude.

Men det er om „Piraten“s Arbejde for Søens Folk, her skal fortælles.

Selv om Hjort har mange Interesser, er hans kæreste og største sikkert viet det filantropiske Arbejde for Sømandene. Herom fortæller han, at han for Tiden har den Glæde at arbejde paa Oprettelsen af to Legater. Det ene oprettes til Fordel for Maskinmestre, og

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

„Piraten“

til det er der allerede indsamlet 27,000 Kroner. Det andet skal oprettes til Minde om den danske Sømands Indsats under begge Verdenskrigene og samtidig være en Hyldest til de Søfolk, som nu vender hjem efter vel udført Gerning under Krigen. Til dette Formaal har Hjort tilrettelagt et Værk, som nu til Foraaret vil udkomme hos Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag. Arbejdet hermed blev begyndt for tre Aar siden, og Værket skildrer vore første Frihedskæmpere, de danske Søfolks store og udmærkede Indsats under begge Verdenskrige, bygget over Beretninger fra Skibsførere, Maskinmestre, Styrmande, Fyrbødere, Matroser og Hovmestre om deres egne Oplevelser. Foruden et Forord og andet Stof indeholder Værket desuden ogsaa maritime Digte af Axel Juel, Tom Kristensen, Kai Flor, Gustav Kragh og Knud Andersen. Værket, der bliver paa ca. 300 Sider, forsynes med pragtfulde Illustrationer af Tegneren Oscar Knudsen, og hele Indtægten ved Salget af dette, hvis Forfatterhonorarer, Illustrationer, Trykning og Udgivelse Hjort selv bekoster, skal ubeskaaret gaa til „Den danske Sømands Fond“.

Hjort ønsker med dette Værk at skabe et smukt og værdigt Minde om de Mænd, Danmark skylder saa meget, og hvis Indsats aldrig maa glemmes. Indsatsen betød jo, at det danske Folk slap for Arbejdsløshed, Nød og Elendighed, saa at Livet under Besættelsens onde Aar dog kunde leves taaleligt. Og de Sømand, der kæmpede sammen med de Allierede, saavel som de krigsforliste Søfolks Efterladte — ca. 1400 Søfolk og Fiskere satte Livet til i modig og trofast Udøven af deres farefulde Gerning — har retfærdigt Krav paa at blive hjulpet til anstændige Kaar.

Det er disse Opgaver, Hjort ved Udsendelsen af sit Værk vil bidrage til at løse, og det skal sikkert nok lykkes for ham — den beskedne, men dygtige og energiske „Pirat“.

Gustav Kragh.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

Korvetten »Galathea«s Jordomsejlingstogt

(Fortsat)

Af Gustav Kragh

DA Bille var kommet til Ankers inden for Korallerevet ved Honolulu, lod han straks sine syge bringe i Land. Det var til stor Gavn for dem alle, for selv de, som omtrent døende var blevet bragt ind, levede op igen og kom sig snart ved den gode, ferske Kost, Hvilen og det herlige sunde Klima. Derefter aflagde Bille Besøg hos Guvernøren, en af de fornemste Høvdinge ved Navn Kekoanoa, og gjorde i Dagens Løb Bekendtskab med de forskellige Ministre og Konsuler. Dagen efter gengældte Kekoanoa Besøget ved at gaa om Bord i Korvetten, som salutede for ham. Fortet besvarede Salutten, og, skriver Bille, „det var tydeligt, at det ikke var første Gang, min gamle Ven modtog en slig Æresbevisning; han tog sin trekantede Hat af sit med frodigt, sølvgraat Haar bedækkede Hoved, og da Salutten var forbi, bukkede han for mig med en Anstand, som kunde have gjort en Franskmand fra Ludvig den Fjortendes Hof til Skamme!“

Et Par Uger senere mødte Bille til Audiens hos Øernes Konge, *Kamehameha den Tredje*. Slottet var en Een-Etages Bygning, som laa paa en aaben Plads inden for en ikke ret høj Mur; en Allé med nyplantede Træer førte op til Slottets store Altan, hvor Bille og hans Ledsagere blev modtaget af den tjenstgørende Kammerherre, en kæmpestor Høvding, som hed Paki. Gennem et Forgemak førte Paki de Danske ind i Audienssalen, hvor Kongen stod, paa begge Sider omgivet af sine Ministre, Prinserne og de fornemste Høvdinge. Kongen var en høj, ret smuk Mand med et kraftigt Skæg og et godmodigt, men noget svagt Ansigtstryk. Han var iført en glimrende Uniform, blaa med rød Krave, stærkt broderet med Guld, svære Guld-Epauletter, guldgalloneret Hat med Fjer i, rødt Ordensbaand og en Sølvstjerne paa Brystet.

Udenrigsministeren, Skotten Wyllie, forestillede Bille for Kongen, hvorefter Bille paa Engelsk høfligt og værdigt talte til Kongen og forklarede ham Aarsagen til Korvettens Ankomst. Talen, hvis Indhold Kongen i Forvejen havde faaet meddelt, besvarede *Kamehameha* kort i det kanakiske Sprog og rakte derefter et Papir, hvorpaa hans Svartale stod skrevet, til Udenrigsministeren, Amerikaneren Dr. Judd, en dygtig Mand, der som Lægemissionær var kommet til Honolulu og nu var Sjælen i Øernes Regering. Ministeren oplæste Talen, som han oversatte til Engelsk, og som lød saaledes:

„Jeg er i Sandhed meget glad ved at se en af Hans danske Majestæts udmærkede Officerer for mig. Jeg har hørt om alt det gode, som Hans Majestæt og hans Forgænger Kong Frederik den Sjette har gjort for deres Undersaatters Opdragelse, Frihed og Lykke. Følgende saa godt et Eksempel har jeg forsøgt, og forsøger

stedse, at gøre noget for at fremme Lovlighed, Religion og Kundskaber blandt mine Undersaatter. Gud har hidtil været med mig. Jeg regner paa Bistand fra mere oplyste og mægtige Stater. Det glæder mig at høre, at Deres gode og store Konge vil begunstige mig med sin Medfølelse og sit Venskab. Vær saa god at bringe Hans Majestæt Forsikringen om min Ærbødighed og Hengivenhed; sig ham, at det skal være mig kært at se mange af hans Undersaatter i mit Land, og at jeg skal drage Omsorg for, at de skal nyde al den Beskyttelse og alle de Rettigheder, som er tilstaaet de mest begunstigede Nationer. — Det vil være mig kært at erfare, paa hvilken Maade jeg kan bidrage til Deres Ekspeditions Fremme, og haaber jeg, at Deres Besøg paa vore Øer maa være Dem ret behageligt. Gud bevare Deres Konge!“

Da Talerne var udvekslet, forestillede Bille sine Ledsagere for Kongen, og dermed var den officielle Del af Audiensen forbi.

Nogle Dage senere blev Bille, hans Officerer og Naturforskerne inviteret til Fest hos Dr. Judd. Festen blev givet, for at Bille og hans Ledsagere kunde blive præsenteret for Dronningen. Kort efter Billes Ankomst til Judd's Bolig kom hele den kongelige Familie spadserende til Fods med Kongen og Dronning *Kalama* i Spidsen. Dronningen var en meget svær Dame, kun 29 Aar gammel, med et venligt, mildt Ansigt. Hun var klædt efter nyeste europæiske Mode i ildfarvet Atlaskkjole, besat med Kniplinger. Paa Hovedet bar hun en Slags Turban, og hun kølede sig stadig med en kostbar Vifte. Efter Kongeparret fulgte Prinserne og Prinsesserne, Ministrene og Høvdingene, alle med Hustruer og Børn — en hel Procession!

Om Forløbet af Selskabet fortæller Bille nok saa fornøjeligt:



Kong Kamehameha og Dronning Kalama.



Born spiser Poi.

„Vi var i den strengeste Teatolists Hus — der blev beværtet med Te, Kager, Frugt og Vand. Teen maa ikke have smagt Dronningen, thi jeg saa hende til min store Forskrækkelse sætte Koppen fra sig og spyttede det, hun havde faaet i Munden, midt ud i Salen med en Eksplosion, som om det sprøjtede ud af en stor Fisk. Derimod maa jeg antage, at hun syntes godt om Kagerne, af hvilke hun puttede adskillige Stykker i Lommen. Trods disse og lignende mindre heldige Træk, kan jeg dog ikke sige andet, end at de gode Folk havde vidst at tilegne sig ganske anstændige Manerer, hvilket man alt i alt maa beundre, naar man ser hen til den korte Tid det er, siden de alle var i saa godt som raa Tilstand, og man betænker, at alle disse Former for dem dog kun er et Snørliv, i hvilket de ikke er vante til at leve, og som de, vel at mærke, endnu kun tage paa til Stads. Underholdningen bestod i, at min Musik var kommet i Land og spillede i Verandaen, og dette, tillige med den behagelige Kølighed, lokkede snart hele Selskabet herud, hvor da Aftenen gled ganske jævnt hen under Samtaler og Cigarrygning til Klokken 11, da alle skiltes. Naturligvis undlod mine Officerer ikke at opfordre de unge Prinsesser til en Dans, men den store Prins Moses svarede straks, at Dans var Tidsspilde, og Prinsesse Berenice tilføjede meget naivt, at man vist ikke den næste Dag kunde læse med Opmærksomhed, naar man havde danset Aftenen i Forvejen.

Det er ikke første Gang i denne Beskrivelse, at jeg fremkommer med den ovennævnte Antydning om, at Kulturen hos disse Mennesker i Hovedsagen kun endnu er noget udvendig paataget, og man kan vel med Rette forlange Beviset herfor. Dette kan maaske falde vanskeligt egentlig at føre, men jeg kan forsikre, at det dog fremgik tydeligt af alt, hvad vi daglig oplevede og var Vidner til, og det bestaar da nærmest i en Uendelighed af Smaatræk, som var lige saa mange uafviselige Kendsgerninger. Saaledes har jeg allerede fortalt, at Kongen og Dronningen ikke beboede det Palads, man havde opført for dem, men derimod en beskedent tarvelig Hytte tæt derved, hvor de var iført en simpel, til Klimaet som til deres Smag og daglige Velvære, passende Paaklædning. Den Officer, jeg sendte i Land den første Dag, mødte Dronningen og hendes Hofdamer paa Gaden; til hans Forbavselse gik de ugenert og gnaskede hver paa sit Sukkerrør. En af vore Læger havde for 5 Piastre om Ugen lejet den havajiske Ad-

mirals Hus. Naar denne talte om sin Kone, kaldte han hende altid meget fornemt „Mistress Hall“; alligevel forsmaaede hendes Naade ikke at paatage sig de aller skidneste huslige Forretninger, og Admiralen selv kom en Dag meget geskæftig løbende forbi sin Logerendes Vindue, og da han saa sin europæiske Ven indenfor, standsede han, pegede paa en stor Pakke, han bar under Armen og sagde: „Jeg har stegt Gris i Dag, dette er det bedste Stykke deraf, det bringer jeg min Ven Kongen.“ Den Mand, som vaskede for vor Maler, Herr Plum, havde en Dag besørget sin Dont til Herr Plums liden Tilfredshed og blev af ham derfor tiltalt temmelig haardt og tilsidst sat ud af Døren. Da Plum kort efter kom op til Kongen og Dronningen for at tegne deres Portrætter, efter derom sket Aftale, fandt han sin Vaskemand spillende Billard med Kongen! Da en af vore Naturforskere en Dag søgte Ly mod en svær Regnbyge i et Landsted oppe mellem Bjergene, traf det sig at være Kongens Landsted, og Hans Majestæt var selv til Stede tillige med flere gode Venner. Han modtog den Fremmede meget venligt, bad ham sidde ned paa Maatterne og sagde med stor Godmodighed: „De undskylder, at jeg er barbenet, men her er jo ganske tørt!“ Ved min Afskedsaudiens havde jeg den Ære at spise med den kongelige Familie. Alt gik meget stadseligt til, og den store Paki vartede op ved Bordet som tjenstgørende Kammerherre. Men efter Bordet kom Paki ind i Salen, iført Kongens gule Fjerkappe — den havde han i al sin Troskyldighed været inde i Kongens Sovekammer og taget paa for at vise mig den!“

Forholdet mellem de Danske og den indfødte Befolkning var under hele Opholdet ved Honolulu fortræffeligt og yderst venskabeligt. Saa vel Befalingsmændene som den menige Besætning blev ofte gæstfrit inviteret til Selskaber og Rideture, hvad der naturligvis morede begge Parter meget. Særlig Rideturene interesserede stærkt — Havajierne elskede at ride og foretog lange Udflugter til Hest. Ofte saas de kongelige Damer paa Hesteryggen, paa Vej ud til et eller andet Landsted. Hestene havde ingen Sadler, kun et Dækken over Ryggen og et Bidsel i Munden. Damerne tager deres Rideskørt op og vikler det om begge deres Ben, hvert for sig, saaledes at disse er indsvøbt lige til Anklernerne. Sjalet binder de fra Halsen ned om Livet, saa det under Ridningen flagrer bagud som et Par Vinger, og over Skrævs paa Hesten gaar det saa i fuld Galop af Sted over Stok og Sten i flyvende Karriere.

Bille har grundigt og yderst interessant beskrevet Sandwichsøernes Historie, Sæder og Skikke, Kultur og Levevis og med glimrende Iagttagelsesevne brugt sine Øjne godt paa de Udflugter og i de Selskaber, han deltog. Han beskriver meget levende Missionen, dens Kamp og Sejr, anstiller kloge og vittige politiske Betragtninger over Øernes Administration, Opdyrkning, Hvalfangsten, Beboernes Familieliv og deres gamle, hedenske Danse — Betragtninger, som Pladsen her desværre ikke tillader at gengive. Jeg skal dog som en Prøve paa hans Iagttagelsesevne citere følgende om et Besøg i en af Landsbyerne:

„Et levende Gærde med rødlige Blomster indhegnede enhvers lille Ejendom. Det indre af Huset er, som tidligere fortalt, ved et nedhængende Tæppe delt i to Rum. I det bageste ser man et Par Senge, det vil sige nogle Matter lagt oven paa hinanden; i det forreste er Dagligstuen. Paa Gulvet ligger en Matte; Kalabasser

af forskellige Størrelser er hensatte hist og her eller hænger ned fra Taget i det Næt, hvori de bæres — disse Kar, der ofte er udskaarne paa Ydersiden i sirlige Figurer, tjene til Dragekister, til Spisekar, til at bære Vand i — kort sagt til alt, thi Græskarret spiller her samme Rolle som Bambusrøret og Kokosskallen hos Malajerne. Af Husgeraad finder man endvidere et Trætrug og en Støder af Sten til at ælte Poi med, og saa nogle firkantede Stokke til at banke Tapaen; til Aandens Føde findes gerne en Bibel eller dog det nye Testamente, en ABC-Bog og andre Skolebøger.

Inden for Døren er et firkantet Hul i Jorden, omsat med Sten; saa simpelt det end er, saa ypperlige Sager forstaar de gode Øboere at lave deri. Stenene ophedes, en Gris, en Kalkun, en Høne eller vel endog en Hund puttes deri, bedækkes med Laag, og snart efter drages Stegen ud for Dagens Lys og er i Sandhed saa velsmagende, som nogen Kok i Europa kan stege den. Den bringes ind paa en stor Bakke eller et Trug af Træ, og skal det gaa meget fint, da tager hver et stort Blad for sig som Tallerken, medens naturligtvis den fælles Matte tjener ham som Bord, og Fingrene som Kniv og Gaffel. Ganske mærkelig er den Maade, hvorpaa man skaffer sig Belysning. Paa en Pind er, som en Rad Perler, stukket en Mængde tørrede Frø af „*aleurites tribola*“, der giver en temmelig jævnt brændende og ret klar Flamme. En af Selskabet maa have den Ulejlighed at holde Pinden, thi Lysestager kender man ikke; Resten af Selskabet ligger paa Maven og nyder deres *dolce farniente* i fuldeste Maal. Træder man ind i Hytten, finder man gerne et Par Fruentimmer siddende paa Gulvet, beskæftigede med at sy eller med at sno Strimler af Hibiscustræet, dem de forstaar meget behændigt at udskære, og hvoraf de paa Knæet sammenruller Snore, som de bruger til Fiskesnører og Garn.

De hilser den fremmede med deres venlige „*Arocha*“ eller ogsaa „*Maitai*“, som betyder „Vær hilset“; stundom, naar de er meget belevne, siger de „*Alli maitai*“, hvilket betyder „Vær velsignet, fornemme Herre!“ Derpaa tager de en Kalabas frem, som indeholder en hvid, syrlig Klister, der, for saavidt den skal lignes med noget, mest nærmer sig vor Melgrød. Det er deres Yndlingsspise Poi, lavet af Taroroden. De byder den Fremmede venligt tage Del i Maaltidet, men jeg skal fraraade enhver at indlade sig derpaa, saa meget hellere som de ingenlunde tager ham det ilde op, at han siger Nej. De benytter imidlertid Lejligheden til selv at tage sig en Forfriskning, jager til den Ende, alt efter

deres Appetit, to, tre eller fire Fingre ned i Kalabassen, drager dem ud belæst med Poi, svinger denne et Par Gange om Fingrene for at den kan slaa sig rigtig fast omkring dem og stikker dem saa dybt i Munden som muligt for at slikke dem rene og derpaa begynde Operationen forfra. Skal en Moder made sit spæde Barn, da slikker hun selv først paa den omtalte graciøse Maade Poi'en af Fingrene, vender den i sin halvgabende Mund, aabner derpaa Munden paa Barnet for at sprøjte den saaledes tillavede Klister ind i den. Et væmmeligere Syn kan man næppe tænke sig; alligevel bruges det samme som et Kurmageri mellem Voksne, og det hændte mere end een Gang, at Havajianerinderne ved denne Elskovsleg vilde vise Korvettens Officerer deres Opmærksomhed, naar de traadte ind i Hytten til dem.“

I fire Uger laa „*Galathea*“ ved Honolulu. I dette Tidsrum var Sundhedstilstanden blevet fortræffelig; Skibet havde faaet en grundig Rengøring, Udluftning og Maling, baade uden- og indenbords. Rejsningen var blevet eftersat og repareret og alt gjort klar til Afgang. Forinden denne havde Bille den Ære at se Kong *Kamehameha* med Følge om Bord — en stor Æresbevisning, idet Kongen ellers kun besøgte fremmede Orlogsmænd, der førte Admiralsflag. Dagen før Afrejsen var Bille til Afskedsaudiens og spiste efter denne Frokost med Hans Majestæt. Bille fortæller herom:

„Jeg havde den Ære at føre Dronningen til Bords og blev placeret ved Siden af Kongen. — Beværtningen var upaaklagelig og aldeles som en god engelsk Frokost med Æg, Beefsteg, Skinke, Kartofler o. s. v. Det ualmindelige ved den var først, at den store Paki gjorde Opvartning for Kongen og Dronningen som Kammerherre, Junker eller Page og havde dertil faaet dejlige hvide Bomuldshandsker paa sine overnaturligt store Hænder. Han stod hele Tiden mellem det ophøjede Par, tog Tallerkener bort, satte rene i Stedet for, rakte Sukker og Mælk, kort sagt vartede op. Det andet ualmindelige var for mit europæiske Øje to halvvoksne Piger, klædte i rosenrødt Silketøj, hver med en Kahili i Haanden, som var placeret een paa hver Side af Kongen og viftede Kølighed til os og Fluerne fra os. Dette vedblev de med hele Tiden, medens de med deres sorte funklende Øjne fulgte enhver af vore Bevægelser med synlig Opmærksomhed.“

Søndag den 1. November varpede „*Galathea*“ ud og stod til Søs med Tahiti som Maal, men løb forinden ind i Bugten ved Wajeka for at fylde Vand, da Vandet i Honolulu var mindre godt. Medens Vandfyldningen stod paa, foretog Bille med Videnskabsmændene og nogle af Officererne en Udflugt til den 9 Mil borte liggende Vulkan Kilau-Ea, der, som han skriver, er Jordens største !

Fortættes i næste Nr.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korrespondence Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: “Holmsild”

Amaliegade 36

OVE SKOU

REDERI, BEFRAGNING, KLARERING

KØBENHAVN V

Har De læst Sejl og Motor?

Kanon-Værnet

beskyttede mig imod Tyskernes
Kugler —

Dansk Kaptajn *Einar Leerhøj* i engelsk Tjeneste under Krigen
fortæller om sit interessante, men farefulde Liv

Ved *Carl Østen*

De Hundreder af danske Søfolk, der den 9. April laa uden for Okkupationsmagtens Omraade eller senere kom ud derfra, har gennem deres Virke og Tjeneste for de Allierede gjort en saa stor Indsats for deres Fædreland, at de vil gaa over i Historien. De var faktisk Danmarks første Frihedskæmpere. Mange af dem satte desværre Livet til under Krigstidens farefulde Sejladser og naaede saaledes ikke at gense deres Fædreland efter Befrielsen. Men dem, der nu „by and by“ er vendt hjem paa en haardt tiltrængt Ferie, kan næsten alle fortælle om Sejladser med Fortis, forarsaget ved Bombninger eller Torpederinger, kort sagt om de Farer, der ikke kendtes i Fredstidens Sejladser.

„Vikingen“ har derfor henvendt sig til en af disse uforfærdede danske Søfolk, Kaptajn Einar Leerhøj, der for Tiden holder en velfortjent Ferie i sit Hjem i Hellerup, for at faa ham til at fortælle om sit Liv derude under Krigen. Nølene gaar Kaptajnen med hertil, idet han bemærker, at han ikke har været udsat for større Farer end andre af sine Kolleger.



Kaptajn Einar Leerhøj.

Ogsaa ude under forrige Krig —

SOM saa mange andre mærkede jeg ogsaa noget til forrige Krig,“ begynder Kaptajn Leerhøj at fortælle, „selvom mine Oplevelser her ikke blev saa dramatiske, eller jeg var Døden nær som denne Gang. Jeg fik min Debut i Sømandslivet ombord paa „Georg Stage“, hvor jeg efter endt Skolegang i 1914 kom ombord. Efter endt Togt tog jeg, hvad der var almindeligt for „Georg Stage“-Drenge dengang, til England for at faa Hyre. Der kom jeg ombord i et norsk Sejlskib, 4-mastet Bark „Beerchbank“, som jeg var med i 16 Maaneder, og vi laa netop i Leeds, da Krigen udbrød. Ombord i „Beerchbank“ oplevede vi et Par Havarier. Allerede paa den første Tur, da vi var gaaet ud fra Newcastle, blev under en Storm i Atlanten en Lønning slaet vinkelret ud af en svær Sø. Vi maatte saa gaa tilbage og ankrede op i Bristol-Kanalen. Her vilde Skæbnene, at vi blev paasejlet af en Damper, som under sin Manøvrering faldt paa langs ad os og med sin Skrue slog 2 store Huller i vor Side. Straks strømmede Vandet ind, og vi ilede til Haandpumperne. Da vi havde pumpet i 24 Timer, orkede vi ikke mere og maatte have Hjælpemandskab fra Land. Efter at have ligget i Dok og repareret i 3 Maaneder afgik vi til Sydamerika med Kul, hvorfra vi returnerede med en Ladning Salpeter til Malmø. Paa Farten fremover Atlanten blev vi stoppet af en engelsk Krydser, der satte Prisemandskab ombord, og som beordrede os ind til Kirkwall. Saa blev det meget daarligt Vejr, vi mistede Rigningen, kun lidt af Mesanmasten stod tilbage. Efter at have drevet om en Tid kom Redningen i Form af en engelsk Hjælpekrydser — en stor Passagerbaad, der var blevet armeret. Paa Grund af det stadigt haarde Vejr kunde den ikke komme langs Siden, og en Wire, som vi endelig havde faaet fra Krydseren ved at lade en Line drive derover paa en Flaade af Tønder, sprang, saasart vi havde faaet den indenbords og var ved at fastgøre den

til Gangspillet. Vi kunde ikke gøre et nyt Forsøg, fordi det efterhaanden var blevet Aften, men straks næste Morgen lykkedes det os at faa fat i en anden Trosse og faa den fastgjort. Saa naaede vi endelig Kirkwall, hvorfra vi slæbtes til London for at losse. Malmø fik ikke noget Salpeter den gang, i hvert Fald ikke med „Beerchbank“. — Derefter kom jeg ombord i forskellige Sejl- og Dampskibe, der gik England rundt eller paa Middelhavet, senere med en Tankbaad til Østasien, hvor den fungerede som Depotskib for den engelske Flaade. Paa Vej hjem kom en Undervandsbaad omtrent oppe ved England i Nærheden af os; vi saa dens Periskop, men heldigvis skete der os ikke noget. Paa en Rejse ombord paa en 3-mastet amerikansk Bark i 1918 kom en Dag i Atanten en norsk Damper paa Siden af os og fortalte, at Krigen var Slut. Der var jo ingen Traadløs dengang, gennem hvilken vi kunde erfare denne glædelige Nyhed.

I 1919 kom jeg efter 5½ Aars Fravær hjem til Danmark og tog paa Bogø Navigations-skole. Efter endt Eksamen kom jeg ind i „Det forenede Dampskibsselskab“, for hvilket jeg har sejlet lige siden ombord i dets forskellige Baade. I Krigens Begyndelse var jeg Fører af „Diana“, der gik paa England med Landbrugsprodukter. Af Hensyn til Torpedo- og Mine-Faren gik vi 2 og 2 sammen. Vi blev ofte for Undersøgelse stoppet af baade engelske og tyske Kontrollfartøjer. Der skete dog iøvrigt ikke noget udover, at en tysk Patruljebaad engang skød henover os. Vi stoppede, og han kom hen paa Siden af os, men blot for at raabe over til os, at det ikke var os, det gjaldt, men en, der laa foran os, vistnok en Svensker.

Lodsen kom ikke den 9. April —

Da den for Danmark og Norge skæbnesvangre 9. April oprandt, laa vi i Glasgow, hvortil vi var kommet med den sædvanlige Last af Landbrugsprodukter.

Vi skulde afgaa til Danmark Kl. 7 om Morgenen, og vi ventede paa Lodsens, men han kom ikke. I Ventetiden stillede jeg ind paa Kalundborg Radio, hvorfra der lød Salmesang, hvilket jeg nok syntes var noget udenfor Programmet paa denne Tid af Dagen. Da saa Sangen lidt efter afbrødes af Proklamationen til Danmarks Befolkning, gik det op for mig, at Fædrelandet var besat af Tyskerne. Straks for jeg ud og fortalte den forfærdelige Nyhed til Besætningen, der gav deres Forbitrelse Luft ved at bande og sværge Tyskerne langt ind i Helvede. Jeg gik saa op til Selskabets Agent for at drøfte Forholdene, dog klar over, at om at komme hjem var der ikke Tale, hvilket jeg selvfølgelig heller ikke ønskede under disse Forhold. „Diana“ blev saa halet ud i Bugten „Gareluck“ og lagt til Ankers sammen med en halv Snes andre danske Skibe. Der laa vi en Maanedes Tid. Her midt i Sorgen og Uvisheden satte Befolkningen i Byen ved Fjorden sig straks i Bevægelse for at gøre noget for os og vise deres Deltagelse. En Komité af Englændere fik udvirket, at der blev stillet en Sal til Raadighed, hvor vi kunde mødes, og sørgede for Anskaffelse af forskellige Underholdningsspil. The og andre Forfriskninger kunde vi faa til Fremstillingspris. Hver Lørdag Aften var der arrangeret en særlig Underholdning, f. Eks. kom skotske Folkedansere af og til og viste deres Danse for os. Kosten ombord fik vi af den engelske Regering. Vort Tilgodehavende i Hyre fik vi ogsaa af Regeringen, saa edes at vi havde lidt at staa imod med.

I Sejlads for England —

Men saa en skønne Dag kom der en Repræsentant fra den engelske Regering ombord og spurgte hver især, om de vilde sejle for England, enten med det Skib, de var ombord i, eller i andre. „Diana“s 20 Mands Besætning, om man kan sige „Mands“, der var en Kahytjomfru imellem, gik alle som een straks ind herpaa, og den 16. Maj 1940 stod „Diana“ ud paa sin første Tur under engelsk Flag paa en Rejse til Island. Det var uden Armering eller anden Beskyttelse. I August fik vi vor første Armering i Form af 2 nye Maskinkanoner, der opstilledes med en paa hver Side af Broen. Forinden havde vi lært at betjene dem paa en Skydeskole i Aberdeen. De var saa fine og nye, at vi troede, de ikke kunde taale Regn, hvorfor vi tog dem med ned om Natten. Saa en Nat kom der Flyvervarsling, og vi fik dem stillet op i Hast, men da vi ikke hørte nogen Flyvemaskiner, pakkede vi dem ned igen. Knappt var vi kommet til Køjs, før Tyskerne kom igen, saa vi fik travlt med at stille dem op igen, men inden vi var færdige hermed, var Tyskerne borte. Dagen efter kom en Bil med Ammunition, og en Officer spurgte, hvormeget vi havde brugt mod Flyverne. Efter den Tid blev Kanonerne staaende, hvor de skulde. Vi kom saa til at gaa i Fart med Fisk fra Island til Hull. Langs den engelske Kyst gik vi i Konvoj, men fra Nordkysten af Skotland til Island alene.

Det gik godt uden Krigsfarer af nogen Art indtil Slutningen af Maj 1941. Da blev vi midtvejs mellem Skotland og Island angrebet af en tysk 2 Motorers Bomber ved 7-Tiden om Morgenen. I det regndisede Vejr var den langs med Vandoverfladen kommet bagfra ind over os og angreb os med 8 Bomber, som heldigvis ikke ramte selve Skibet, men faldt lige ved Si-

den af. Derimod fik den med sine Maskingeværer ødelagt meget ombord. Ved dens første Angreb laa jeg paa Sofaen i mit Lukaf paa Broen, hvilket blev min Redning, for dens Kugler gik igennem min Køje lige overfor mig og tændte Køjetøjet i Brand. Jeg var ikke straks klar over, hvad det var, men fik den Anskuelse, at vi var blevet ramt af en Torpedo og ventede nu, at vi skulde hælde over. Da jeg med Lynets Hast var kommet paa Broen, erfarede jeg straks, at det var et Flyverangreb, vi var ude for, for Maskinen angreb os en 4—5 Gange til. Ved at dreje Skibet hele Tide i Zig-Zag undgik vi dog Fuldræffere. Alt imedens beskød vi ham med vore Kanoner, og han kom i Brand. Nogle af Mandskabet paastod, at han gik i Vandet, men det vil jeg ikke paastaa, da jeg ikke selv saa det.

Tyskerne lavede Huller i Saucegryden, men Kokken reddede Livet.

Da Maskinen kom første Gang, stod Kokken i Kabysen og lavede Sauce. Pludselig rendte Sauce til hans store Forundring ud af et Par Huller i Kasserollen. Han var paa det Tidspunkt ikke klar over, at der var Flyverangreb og at det var et Par Maskingeværkugler, der var gaaet igennem Saucegryden. Naa, bortset fra, at en Mand var blevet lettere saaret, slap vi altsaa fra dette første Flyverangreb med Livet.

Saa godt gik det ikke ca. 14 Dage efter, da vi blev angrebet af en 4 Motorers Fokker Wulff omtrent paa samme Sted og Tid. Han var mere heldig end sin Forgænger, eftersom han fik Held til at ramme med sine første 2 Bomber og slaa den 8 Mands Besætning ved agterste Kanon ud. Vi havde nemlig siden den forrige Rejse faaet installeret en 75 mm Antiluftkanon paa Agterdækket samt udskiftet de 2 paa Broen med kraftigere Kaliber, 20 mm, som betjentes af hver sin Mand. Af de 8 Mand blev 7 haardt saaret, og en af dem blev liggende livløs. Jeg antager, at Bomben har ramt lige under Agterenden, saa at det er Splinterne derfra, der har saaret Mandskabet. Rystelsen var saa voldsom, at Ammunitionen i Kasserne ved Agter-Kanonen blev spredt over hele Skibet. Saa kom Bomberen igen og kastede 3 Bomber. 2 af dem faldt paa hver sin Side af Skibet, uhyggelig tæt ved, medens den tredje gik gennem et Skylight ned i Maskinen, som ødelagdes. Heldigvis kom ingen af Maskinbesætningen noget til, da de havde Besked om ved Flyverangreb at skulle søge Dækning i en Maskingang. Et særligt Signal-Anlæg med Klokker, der var installeret samtidig med de første Kanoner, sattes i Funktion fra Broen, saasnaert der var Luftangreb. Kort efter Bombetræfferen opdagede vi, at Skibet var læk og begyndte at synke med Slagside til Styrbord, hvorfor jeg gav Besætningen Ordre til at gaa i Redningsbaadene, som var nemme at fire af, eftersom de altid hang udsvingede. Vejret var nogenlunde med ikke megen Sø. Den ene af Redningsbaadene under Førings af 1ste Styrmand satte straks fra, medens den anden blev liggende paa Siden af „Diana“ og ventede paa mig. Jeg var gaaet op paa Broen for at smide Kassen med de hemmelige Papirer overbord. Disse bestod bl. a. af Sejlinstruktioner, omend i Koder m. m., som nødigt skulde falde i Fjendehaand, og som opbevaredes i en Jernkasse med Huller, der i paakommende Tilfælde skulde medvirke til, at den kunde synke hurtigt. Til Søs var den i Bestiklukafet tilgængelig for

Styrmænd ogsaa, medens den, naar Skibet var ved Land, skulde staa aflaaet hos Skipperen.

Bomberen kommer for tredje Gang henover „Diana“.

Da jeg var paa Vej ud af Bestiklukafet, kommer Bomberen for tredje Gang, og jeg naar lige at smide mig ned i Ly af Kanon-Værnet, inden Maskingevæerne begynder at sprøjte sine Kugler henover Broen. Det blev min Redning, for Flyveren ligefrem saver Bestiklukafet og mit Kammer over med sine Kugler. Jeg rejser mig, faar smidt Kassen overbord og kommer ned i Redningsbaaden, hvor jeg spørger de derværende, om alle er kommet i Baadene, hvilket der bliver sagt ja til. Vi ror saa lidt væk fra Skibet, der nu ligger med Dækket lige i Vandkanten, medens Tyskeren kredser hen derover. Ved nærmere Samtale kommer Besætningen imidlertid til Klarhed over, at der maa være en Mand ombord endnu — den dræbte. Saasnart Tyskeren er ude af Sigte, ror vi tilbage til Skibet, og jeg gaar med en 4—5 Mand ombord hen til Kanon-Platformen agter, hvor den, der er formodet død, ligger. Vi finder ham. Nogle Scenetrækninger hos ham, da vi tog ham med i Baaden, kunde tyde paa, at han endnu var i Live. Men kort efter var alle Livstegn udslukket. Han var Englænder. En 4—5 Mand af „Diana“s oprindelige danske Besætning var efterhaanden blevet udskiftet med Englændere. Saa gik vi et Stykke bort fra „Diana“ for at afvente dens Synkning, og kort efter gik den ned med Agterenden. Efter at den var sunket helt, fik vi fat paa dens Motorbaad og Jolle samt Redningsflaade, hvorfra vi tog al Provianten. Ellers havde vi ikke faaet reddet noget, men havde kun det Tøj, vi sad i. Imidlertid var den i Vandet først satte Redningsbaad kommet tilbage til os, hvorefter vi satte Kursen mod Island, hvortil der var ca. 125 miles. Allerede om Eftermiddagen blev vi samlet op af en engelsk Patruljebaad, der maa have opfattet det Fare-signal, vi havde sendt, og det som alle Skibe, der angrebes, skulde afsende. Næste Dags Morgen kom vi ind til Thorshavn, og de 7 Saarede blev bragt paa Hospital. De 4 af dem kunde efter at være forbundet udskrives med det samme, medens Resten laa der, da vi en Uges Tid efter forlod Færøerne. Forinden fulgte vi den dræbte Englænder til Graven. Han blev selvfølgelig jordet med al den paa Stedet mulige Æresbevisning. En Sækkepiber gik foran og blæste Sørgeomarche, hvorefter fulgte som Militær-Eskorte et Par Officerer og en halv Snes Mand fra Marinen og en halv Snes fra Arméen.

Engelsk Kommandant opfordrer til Beslaglæggelse af „Tjaldur“.

En af de sidste Dage i Thorshavn blev jeg inviteret til *lunch* hos den engelske Kommandant for Færøerne. I Samtalens Løb spørger han mig, hvordan jeg havde tænkt mig at komme til England med min Besætning. Jeg svarede ham, at det havde jeg ikke nogen Idé om, udover at vi vel kunde komme derned med et Skib ved Lejlighed. Saa siger Kommandanten: „Jeg har en bedre Idé. Herude paa Rheden ligger et færøisk Skib „Tjaldur“. Det kunde De passende tage og sejle til England med. De har jo Besætning, og England mangler Skibe. Proviant til Rejsen kan De faa fra Hærens Depoter heroppe.“ Dagen efter tog vi ud for at se paa „Tjal-

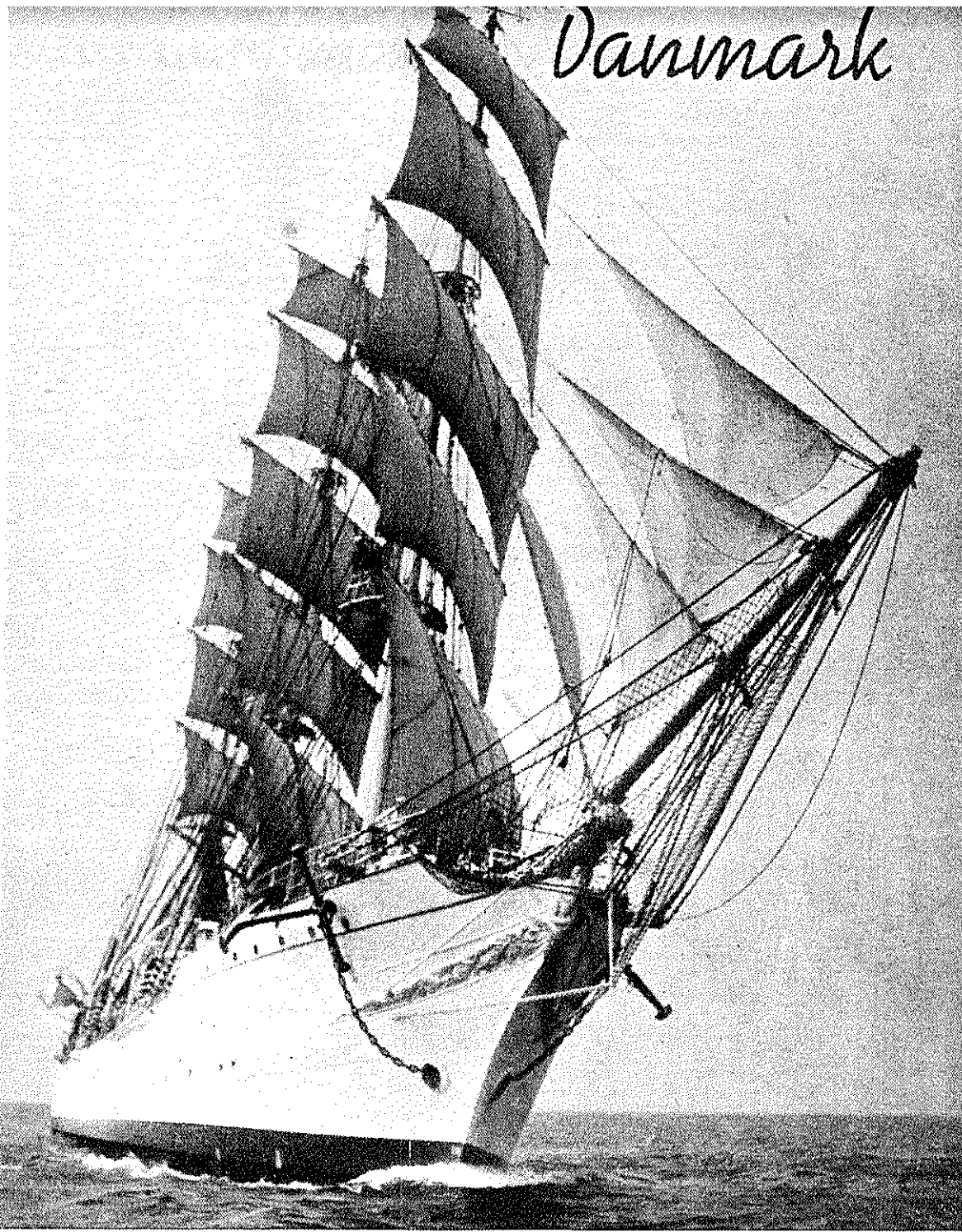
dur“, der iøvrigt vil være Københavnerne velbekendt fra Førbesættelsestiden som Ruteskib mellem København og Thorshavn. Ombord var der overalt lukket og laaset, men vi fik os „lirket“ ind. Og saa Dagen efter kom vi ombord for at gøre klar. Kul var der heldigvis nok af ombord, saa at vi ikke havde noget Mas med at faa Fyr under Kedlerne. Men alligevel gik der 2 Dage, inden Skibet var klar. Navnlig tog det lang Tid at faa Ankeret hevet op. Det havde efter „Tjaldur“s Forankring i et lille Aars Tid faaet mange Tørn. Før vi dampede af, blev jeg atter kaldt op til Kommandanten, som spurgte, om vi ikke ogsaa kunde tage en Del forliste Søfolk med til England. „En Del“ viste sig at være 34! Færingerne var selvfølgelig meget forbitrede paa mig, fordi jeg vilde berøve dem deres største Skib. Om de havde turdet, havde de sikkert skudt mig! Men der var nu engang Krig, og „old England“ havde paa det Tidspunkt Brug for alle de Skibe, det kunde faa.

Saa gik vi „bound for Kirkwall“, paa hvilken Plads jeg havde lovet Besætningen, at de maatte komme i Land. Men det blev der ikke noget af. Kirkwall var en lukket Havn, selv for Englændere. Efter at have ligget en halv Snes Dage paa Rheden kaldtes jeg i Land af Kommandanten, der bad mig om at tage Skibet rundt til Glasgow. Først maatte jeg dog høre Besætningen, om den indvilligede heri, hvilket den gjorde. I Glasgow blev „Tjaldur“ overtaget af Admiralitetet, og i Newcastle afmønstredes hele Besætningen, jeg ogsaa. Jeg kom saa ud med forskellige andre af mit Selskabs Skibe, der enten gik paa Island, England rundt eller til Frankrig, i flere Tilfælde i Konvoj. Vi kom selvfølgelig ud for fjendtlige Angreb baade fra Flyvere og U-Baade med Skibstab som Følge, men der skete ikke noget med de Skibe, jeg var ombord paa.

I Sommeren 1944 oplevede jeg det store Bombardement af London med V 1-Bomberne. Jeg var ombord paa „Thyra“, der laa der i Tørdok i 2 Maaneder. En Nat faldt en af disse V 1'er i Nærheden af Skibet og forarsagede bl. a., at „Thyra“ fik slaaet nogle Koøjer og Døre ind. Jeg stod og talte med en Mand, da vi saa Bombemaskinen komme. Ved Nattetid kunde man nemlig se den Ildhale, de efterlod sig, foruden at man paa Grund af deres Støj kunde høre dem paa lang Afstand. Men saa snart, at Støjen ophørte, eller Ildhalen sluktes, betød det, at Farten var gaaet af dem, og de styrtede ned. Saa gjaldt det om at komme i Dækning, hvilket vi ogsaa omgaaende gjorde. Det var egentlig ikke saa forfærdelig meget, de kunde ødelægge disse V 1'er, i Forhold til de store Bombemaskiner, men den Kendsgerning, at de kunde styrte ned naarsomhelst og hvorsomhelst, virkede jo nervenedbrydende paa Befolkningen.

Da Kapitulationens lykkelige Dag oprandt, laa jeg i Tyne Dok ombord paa „Harald“. Knapt havde vi hørt Begivenheden, før vi fik Glassene frem for at udbringe vort Fædrelands Skaal. Nu kunde vi snart imødesee den dejlige Dag, hvor vi Danske igen skulde se Kronborg for indadgaaende. Det skete dog først den 16. September, efter at det kort forinden af den engelske Regering var tilkendegivet de paagældende udenlandske Rhedere, at deres Skibe nu var fri. Det var vel nok nogle bevægede Øjeblikke, da vi lagde til ved Toldboden, og man saa sin Kone og Børn, som man ikke havde set i 5½ Aar. Og nu nyder jeg foreløbig den 3 Maaneders

(Sluttes Side 25)



Danmark

kam
hjem
som
et
Even-
tyr-
skib -
rigt
lastet
med
Gaver

VORT smukke Skoleskib „Danmark“ er atter hjemme efter et Togt fra Danmarks Strande paa 6 Aar og 3 Maaneder. „Danmark“s Fører, Kaptajn K. L. Hansen, modtog med synlig Rørelse de første Repræsentanter for Danmark i Helsingør, ført ud af Svitzers Bjærgningsdamper „Pluto“. Her var vel nok hans Datter og hans Hustru dem, hvorom Gensynet kulminerede mest, men ogsaa Skoleskibets Bestyrelsesraad med Formanden, Kommandørkaptajn Juel-Brockdorff, Kaptajn Hagelberg og Forretningsfører Christiansen blev modtaget med en Hjertevarme, som tydelig

tilkendegav Kaptajn Hansens Glæde over at være hjemme igen.

Skoleskibet „Danmark“s Ophold i Amerika har sikkert for Landet været af uvurderlig Betydning. og man kan roligt sige, at som Herren er, saa følger hans Svende, og Kaptajn Hansen har været den helt rigtige Mand som „Danmark“s Repræsentant i det fremmede. Naar vi hører ham staaende midt i „Danmark“s Salon forklare de samlede Pressefolk om „Danmark“s Togt og hans stadige Pointering af, hvor godt hans Dreng har klaret sig og kæmpet for Danmarks Sag, saa for-



Formanden for Skoleskibets Styrelse, Kommandorkaptajn, Baron Juel-Brockdorff holder Velkomstalen til „Danmark“s Fører og Mand- tilhøjre under Daviden ses Forretningsfører Christia

staar man, at de Drengene er uddannet med alle de Traditioner og med den Kærlighed, som den rigtige Fører føler over for sit Skib og sine Folk. Der er derfor heller ingen Tvivl om, at man sikkert fra dansk Side og fra allerhøjeste Sted vil paaskønne Kaptajn K. L. Hansens for Danmark saa uvurderlige Indsats i det fremmede.

Skibets Mandskab flokkedes alle om dets Fører, og der var ingen Lovord, som ikke den Dag, „Danmark“ igen stod gennem Sundet, kom deres Kaptajn til Del.

Turen gennem Sundet var af en egen betagende Stemning.

Regntunge Skyer, som kun blev gennembrudt en enkelt Gang af Solens Straaler, da „Danmark“ passerede Kronborg, hang over Skibet, der blev bugseret gennem Sundet af Svitzers „Garm“, men ombord følte alle, at nu var de hjemme, og Formanden, Kommandørkaptajn Juel-Brockdorff, holdt følgende Velkomstale til Skibet og dets Mandskab.

Baronen sagde:

„De første Ord, der idag paa Bestyrelsesraadets Vegne skal lyde fra mig, skal være „Hjertelig velkommen tilbage til vort gamle Hjem Danmark!“

Jeg behøver næppe at forsikre Dem alle om, at det er med den største Glæde, at vi atter ser Dem tilbage efter den lange Adskillelse. Det er idag 6 Aar og 97 Dage, siden vi vinkede Farvel til Dem, Kaptajn Hansen, just her fra Helsingørs Rhed, da De den 8. August 1939 drog ud med Skibet fuldt af Ungdom, ialt 136 Mand, og for sidste Gang kippede Flaget for Kronborg paa Rejsen for at vise Flaget i Udlandet, da Togtet gik til Amerika med bl. a. New York som Maal til den derværende store Verdensudstilling.

Nu er der saaledes gaaet 2289 Dage, adskilligt længere Tid end vi havde tænkt os. Det blev et i Historien enestaaende Togt, saavel i Længde som i Henseende til Oplevelser, og efter alt det, der siden da er sket, ikke alene her i vort eget Land, men i hele Verden, er vi saa meget mere taknemmelige over, at vi nu atter ser vort kære Skib i god Behold.



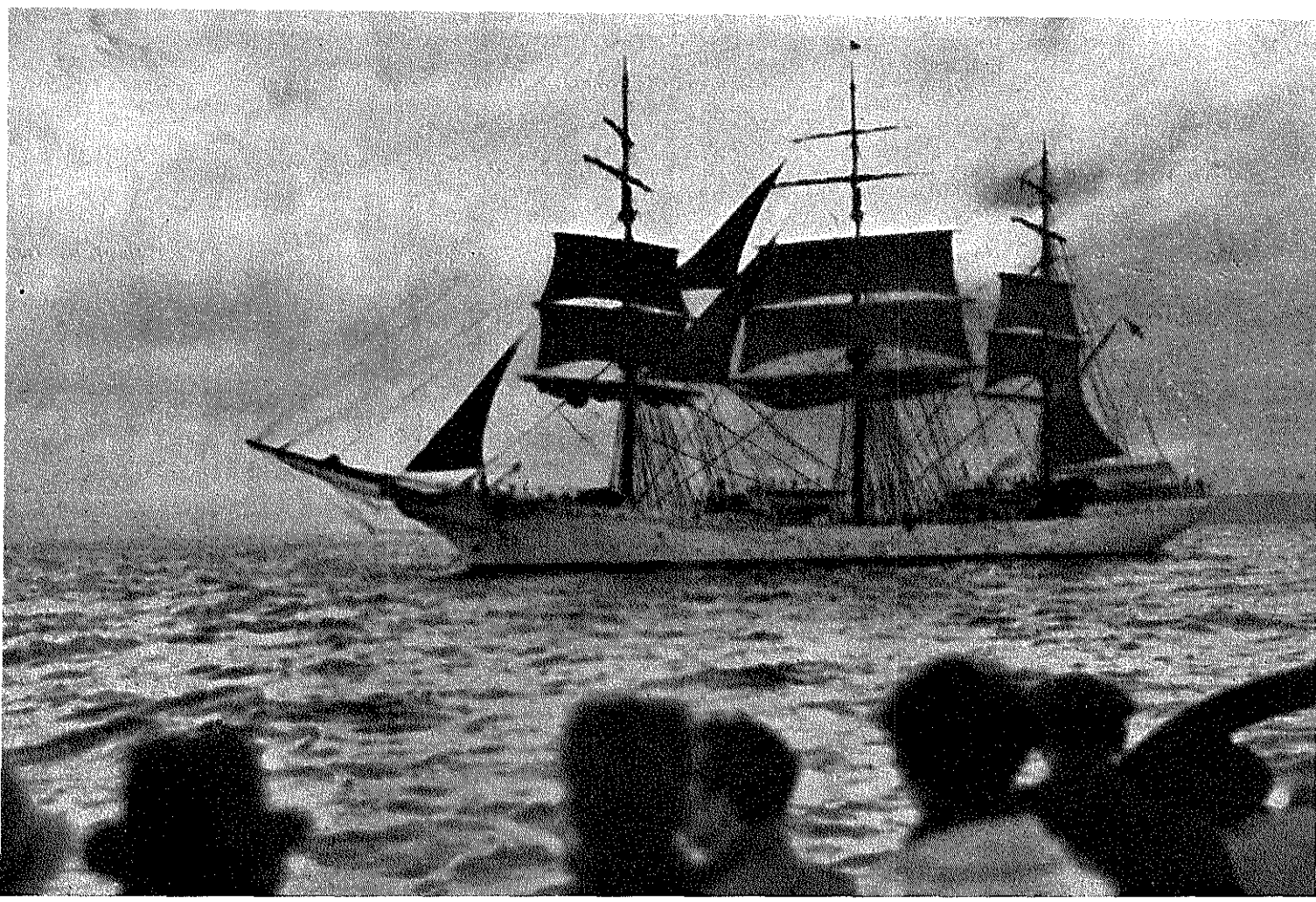
Øverst ses Formanden for den almindelige danske Skibsførerforening, Kaptajn Hagelberg, i Midten af Billedet ses Kaptajn K. L. Hansen, Dansk Styrmandsforening. De øvrige er Mandskab og Pressefolk.

Vi havde naturligvis gerne set mange flere af den oprindelige Besætning her ombord idag, men samtidig med, at vi beklager, at dette ikke blev Tilfældet, vil jeg udtrykke vor Glæde over, at det giver Beviset for, at de mange unge lovende Sømænd nu i disse Aar har faaet saa store Udviklingsmuligheder, er bleven stillet overfor Livets mange og forskelligartede Krav i det fremmede og nu derude er fuldgode Repræsentanter for den danske Sømandsstand.

Naar det faldt i Deres Lod. Hr. Kaptajn Hansen, at være Chef for dette herlige Skib, der i saa lang Tid fik andre Opgaver end de oprindelig tænkte, saa kan De med Tilfredshed tænke tilbage paa et Afsnit af Deres Liv, hvor der blev lagt en virkelig stor Opgave med et meget stort Ansvar paa Deres Skuldre, og jeg kan her sige, at De tilfulde har vist Dem denne Opgave voksen. Vi ældre, der ganske vist ikke har været ude for den samme Art Tildragelser, har imidlertid meget vel kunnet følge og bedømme Rækkevidden af den Beslutning, som De i Forening med vor Gesandt

i U.S.A., Minister Kaufmann, fattede, da Skibet blev stillet til Disposition for de Allieredes Kamp for Ret, Retfærdighed og Frihed blandt Menneskene, og jeg vil gerne betone, at den Mission, som dette Skib under Deres Kommando kom til at udføre, har givet saa værdigt et Udtryk for det kæmpende Danmark, som vi kan forlange det.

Det har været Bestyrelsesraadet en særlig Glæde gennem saa mange dokumenterede Udtalelser fra vore Landsmænd i Amerika saavel som fra amerikanske Myndigheder at have erfaret Betydningen af dette Skibs Virksomhed indenfor den amerikanske Stat, og De og Deres Besætning har sikkert ogsaa derovre faaet talrige Beviser herpaa. Allerede da Skibet blev stoppet i Jacksonville 1. April 1940 begyndte Problemerne med de mange forskellige Vanskeligheder jo at melde sig for Dem, ikke mindst i Henseende til de unge Elevers fortsatte Uddannelse og deres hele Fremtid, og det er os en Glæde at kunne fastslaa, at De i denne meget vigtige Sag havde en heldig Haand til at disponere rig-



Det højtidelige Øjeblik, da Sviters Bugserbaad „Pluto“ er ved at opnaa Kontakt med Skoleskibet „Danmark“.

tigt, og jeg kan i denne Forbindelse udtale, at de mange Forældre og Værger kun har haft Anledning til at være Dem taknemmelig for Deres omhyggelige Omsorg for Elevernes Ve og Vel, og jeg har fra mange Forældre og Værger faaet Beviser herpaa.

Da saa Korrespondancen mellem Skibet og os glippede i Februar 1942, saa var det jo ikke en blot og bar Brevveksling, der holdt op, men vi følte det, som

var det et livsvigtigt Baand, der bristede, samtidig med at Forholdene herhjemme forværredes for hver Dag. Men samtidig havde vi dog den sikre Forvisning, at vort Flag nok vilde vaje med Ære fra dette Skib, der bar vort Navn.

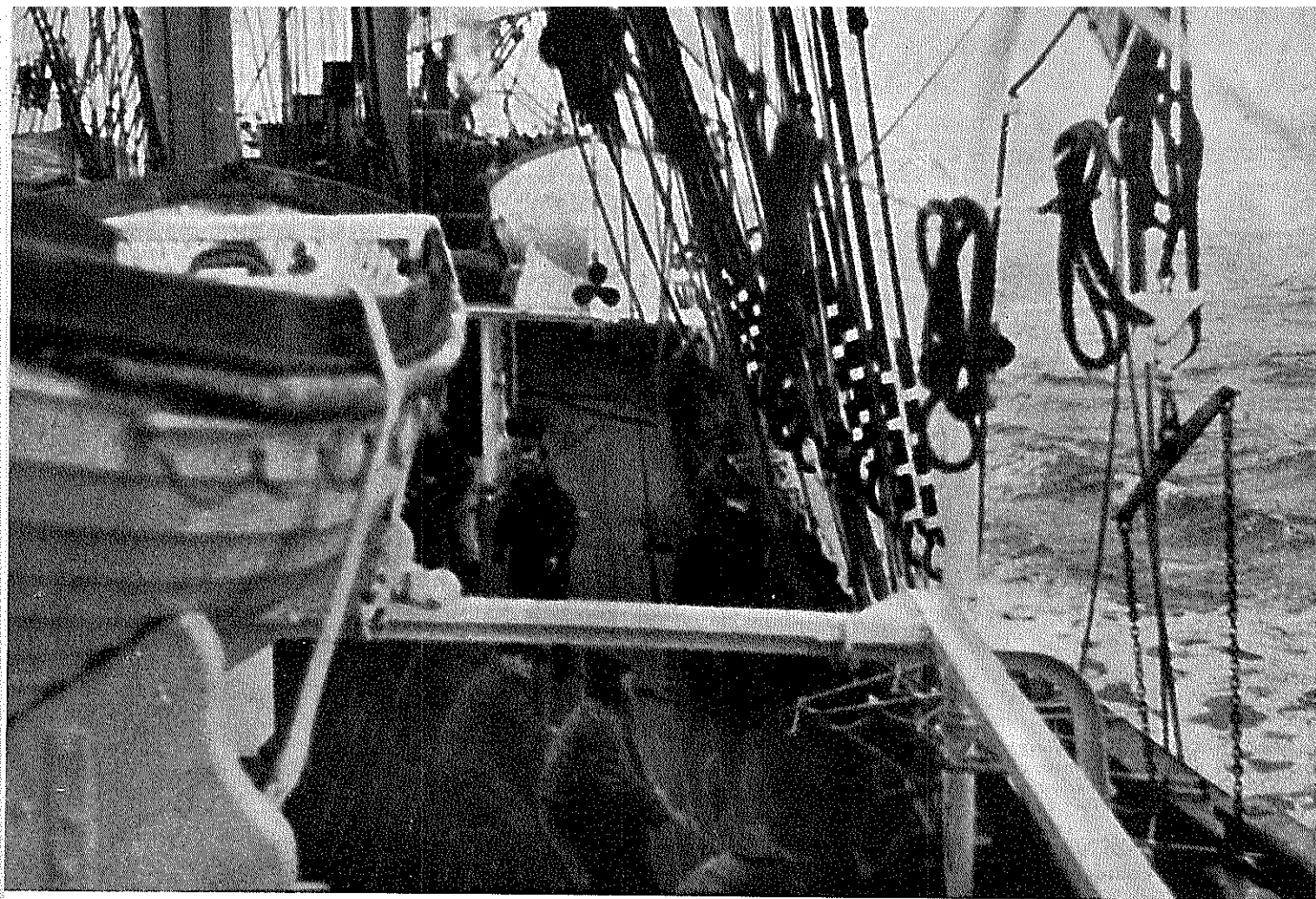
Jeg udtalte før, at vi havde gerne set mange flere af de gamle Elever her ombord idag, og ikke mindst de mange Forældre dvæler just idag ved den Tanke, men vi ved, at de med Stolthed og Ro i Sindet kan føle, at deres Sønner hver paa sin Vis og i de forskellige Gerninger har været med til at skrive Danmarks Navn ind i Verdenshistorien. Det var med Sorg, naar vi erfarede, at Krigen ogsaa blandt Skibets oprindelige unge Besætning krævede sine Ofre, og vi vil i denne for os andre saa lykkelige Gensynets Stund lade vore Tanker gaa med den dybeste Medfølelse til de sørgende Efterladte.

Naar jeg ved denne Velkomst til Skibet har dvælet særlig ved dens oprindelige Besætning, saa skal ogsaa alle de øvrige ombordværende, som i dette Øjeblik ogsaa hører med til Skibets Besætning, vide, at vor Velkomst i lige saa fuldt Maal gælder dem, thi ogsaa de har ydet deres Indsats til Hæder for vort Land.

Det er ikke alene de Paarørende til de Mennesker, der i dette Skib har haft deres Hjem, som i disse Aar har tænkt paa deres Kære, nej hele Befolkningen har indbefattet vore brave danske Sømænd i deres Forbønner. Søndag efter Søndag har der i alle Landets Kirker



Lodsformanden for Helsingørs Lodseri havde selv paataget sig at lodse Skibet velbeholdent gennem Sundet, Hele Verdens Øjne vilde have hvilt paa ham, hvis der var sket „Danmark“ noget Uheld.



Skibets Mandskab haler Sejl for sidste Gang paa det 6 Aar og 3 Maaneders lange Togt.

været tænkt og bedt for deres Liv og Velfærd, og ikke mindst ved de store Højtider er Tankerne gaaet til de fraværende paa de store Have med Bøn om Gensyn. Vær derfor overbevist om, at Velkomsten paa denne Dag lyder til dem fra taknemmelige Hjerter, og lad mig tilsidst udtale Haabet om, at de alle vil forene deres Kræfter med vore for at skabe *den* kommende lyse Fremtid for vort Fædreland, som det fortjener.

Hjertelig velkommen tilbage til Deres Land.“

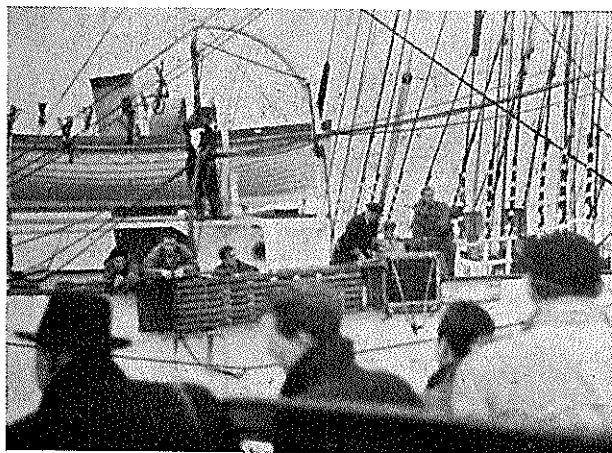
Kaptajn Hansen takkede for den smukke Velkomst, og Skibets Gudmoder, Fru Overlæge H. Bierring, Roskilde, blev præsenteret for de fremmødte Pressefolk.

Da „Danmark“ naaede ind til Toldboden, blev der mødt med smældende Flag, Projektørlys, tusindtallig Mængde med Dannebrogflag i Hænderne.

Danmarks nye Handelsminister, Konsul J. Villemoes, var den første, der gik ombord paa Toldboden. Staaende paa Landgangen talte han til Skibets Besætning: „Paa den danske Regerings Vegne byder jeg Skoleskibet „Danmark“, dets Kaptajn Knud Hansen, dets Officerer og Besætning og hjemvendte Søfolk et oprigtigt hjerteligt Velkommen hjem. Skibet, dets Mænd og dets Drengene har været stærkt savnede, men vi var lykkelige og stolte herhjemme, da De, Kaptajn Hansen, med Skib og Besætning gik aktivt ind i Kampen for Frihed og Ret i Verden. Skibet „Danmark“ blev Symbolet paa vort Lands og Folks Frihedsvilje i Nationers

mørkeste Aar. Jeg bringer alle om Bord en Tak for ægte dansk sømandsmæssig Indsats. „Danmark“'s Dreng blev spredt over de syv Have. Som andre danske Søfolk tog de deres Tørn i Skibe under allieret Flag og blev derved vore første Frihedskæmpere. Vi mindes i Dag i Ærbødighed de af Drengene, der under Kampen for Landets Ære og Frihed satte Livet til. Deres Navne og Daad vil leve iblandt os.

„Danmark“ har gjort vort Land og vort Flag Ære. Vel var det under Stjernebanneret, at Tusinder af ame-



Pressefotografer og den kendte Marinemaler Fr. Landt venter paa det Øjeblik, hvor de kan borde „Danmark“.



Kok K. Tøjberg Hansen, som har deltaget i kele „Danmark“-Turen, erklærede, at hvis der var flere Tyskere i Danmark, skulde han nok ordne dem med sin Kniv.

rikanske Næver blev barkede af at hale i Braser, Gi'tove og Gaardinger her om Bord, men det er under Danne-

brog, Skibet kom hjem, og det var Dannebrog, der blev hejst med Honnør den 26. September med Tak fra de amerikanske sømilitære Myndigheder og med den smukke Anerkendelse, der laa i den amerikanske Admirals Ord til Besætningen: „Allierede, Skibskammerater og Venner!“

Vel mødt igen i et frit Danmark, vel mødt til Arbejdet med at genopbygge vor Skibsfart, at uddanne vore Søfolk, at gøre danske Drengene til Mænd.“

Marineforeningens Orkester spillede nu „Kong Kristian“, mens Mængden blottede Hovederne og hilste det hjemvendte Skib, vor Søfarts gode Repræsentant, hjem.

A. B.



Tømmersmand Holger Andersen, som har været ombord paa „Danmark“ under hele dets Udlandsjærd.

Telefon:
C. 48168

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

To smukke og højtidelige Gudstjenester i Holmens Kirke

TORS DAG den 8. November Kl. 19,30 afholdtes i den med de skønneste Efteraarsblomster smykkede gamle Sømandskirke en smuk og gribende Festgudstjeneste for vore hjemvendte Søfolk. Til Stede ved denne saas en stor Mængde af Søens Mænd, der imellem mange, som lykkeligt var vendt hjem efter lang og farefuld Gerning paa Havet i allieret Tjeneste, samt mange Slægtninge til de, der gav Livet for Danmark. Af andre skal i Flæng nævnes Kirkens Primas, Biskop, Dr. theol. Fuglsang-Damgaard; Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Kaptajn H. P. Hagelberg; Formanden for Sømandenes Forbund Th. Laursen; Admiral C. G. Bastrup; Pastor Arvid Boman fra Gustafskirken; Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Direktør Mægaard og mange andre Redere, Formænd og Bestyrelsesmedlemmer i de forskellige Søfarts-Organisationer samt en Del Præster i Ornat, placeret oppe i Koret.

Altertjenesten forrettedes af Sekretæren i „Dansk Sømandsmission i fremmede Havne“, Pastor Ingstrup Mikkelsen, og efter at Brorsons Salme: „O Helligaand, mit Hjerte —“, hvis Ord saa gribende passede ved denne Lejlighed, talte Sømandsmissionens Formand, Pastor Engsig-Karup fra Prædikestolen. Talen formede sig som en Tak til de hjemvendte, der lykkeligvis var langt de fleste, en Tak fra hele Nationen, fra saavel

Kongeborgen som det ringeste lille Hjem, for deres store Indsats. „Danmarks Søfolk har været Plus-Mennesker,“ sagde Præsten, „og det skal de have Ros og Tak for her i Danmarks Kirke. Tak til Jer, der kom tilbage — og velkommen hjem!“

Efter Salmen „Nærmere Gud, til Dig!“ talte Holmens Provst, Dr. theol. Michael Neiiendam. „Vi har stadig fulgt Jer med vore Bønner, ogsaa ved hver enkelt Gudstjeneste her i Kirken!“ sagde Provsten. „I har haft et haardt Job, gjort en god, mandig Gerning under svære, vanskelige Forhold. Gang paa Gang er danske Søfolk blevet skudt ned eller minesprængt, men stadig har der været modige Mænd, som turde gaa ud og gøre deres Pligt til Gavn for Land og Folk. Vi har Ret til at være stolte af Jer Søfolk, som i den frygtelige Tid viste Verden Danmarks sande Ansigt. Vi har Lov til med Winston Churchill at sige: „Aldrig har saa mange skyldt saa faa meget!“ Vi er stolte af Jer og taknemmelige for Jer, vore første Modstandsfolk og Frihedskæmpere — baade I, der kom hjem, og de, som blev derude.“

Under Gudstjenesten stod paa Trinene op til Koret og i dette Fanebærere med Søfartsorganisationernes og Marineforeningens Fane og hyldede dermed deres hjemvendte Medlemmer.

Dagen efter mindedes om Eftermiddagen de 15 Søfolk, som mistede Livet ved Motorskibet „Lilleaa“s Forlis i Bottenhavet. Ogsaa nu var Kirken meget smukt pyntet med Blomster, og Søfartsorganisationernes Fane vajede atter i Koret. I Kapellet, hvor de gamle Søhelte hviler i deres Sarkofager, stod de ti Egetræskister, hver især smykket med Kranse og Blomsterdekorationer. I Koret laa udbredt foran Altersranken et stort Dannebrog, og ogsaa paa dette var henlagt et Væld af signerede Kranse.

I Kirken sad de omkomnes Efterladte, Rederiets og Søfartsorganisationernes Repræsentanter samt mange af Holmens Menighed. Efter at Salmen „Befal Du Dine Veje —“ var sunget, spillede Cellisten, kgl. Koncertmester Fritz Dietzmann, overordentlig smukt Schuberts „Litani“, hvorefter Sekretæren for „Indenlandsk Sømandsmission“, Pastor Eilschou-Holm, talte.

„Det er Dagliglivets Helte, vi i Dag mindes!“ sagde Præsten i sin gribende Tale. „Det er lige saa stort, om end ikke større, at falde paa sin Post ved Rattet eller andet Sted i sit Skib, som at falde med Sværdet i Haand. Kampen mod Naturkræfterne kræver ogsaa sin Mand helt, og oftest er det Sømanden, som sejrer. Men ikke altid — og i Dag hædrer vi nogle af de Helte, der maatte give op! Men Mindet om dem kan ingen tage fra os!“

Derefter læste Præsten, medens alle rejste sig, Navnene paa de 15 omkomne, hvoraf Ligene af de ti, som døde paa Tømmerflaaden, nu stod i Kapellet. Fritz Dietzmann spillede Schuberts „Ave Maria“, og efter Gudstjenestens Slutning defilerede den langt største Del af de tilstedeværende ind gennem Kapellet forbi den lange Række Kister.

Scout.

Gaver til de unge

KAY TUNGERSEN

Paa Togt med Eskadren

Den populære Orlogskaptajn fortæller om Livet paa Orlogsværftet og paa Øvelse med Eskadren, sammen med hvilken vi genoplever alle de berømte Episoder i den danske Marines Historie i Fortid og Nutid.

Hef. Kr. 5.00 - Kart. Kr. 6.85

HIRSCHSPRUNG

Louis E. Grandjean:

»Søkortets Stednavne«

1. Del

Udgivet af »Søfartens Bibliotek« i Kommission hos
Andr. Fr. Høst & Søn

Som Nummer 6 af „Søfartens Bibliotek“s udmærkede Skrifter, der udsendes med det Formaal at belyse søfartshistoriske Emner, er udkommet 1. Del af et Værk om Søkortets Stednavne.

Denne interessante Bog, som er udarbejdet paa Foranledning af Formanden for „Søfartens Bibliotek“, Skibsreder Knud Lauritzen, er et i høj Grad paaskønnelsesværdigt og dygtigt gjort Arbejde paa et hidtil saa godt som uopdyrket Omraade. Pionerarbejdet — Efterforskningen af Navnenes Oprindelse — blev til Dels foretaget af Forfatteren Kay Larsen, som indsamlede en stor Del Materiale, der har været Forfatteren til megen Nytte ved Udarbejdelsen af Bogen. Der er ingen Tvivl om Værdien af denne, hvis Oplysninger om Grundenes Navne og andre Data saavel historisk som geografisk er systematisk og indgaaende undersøgt og behandlet.

Bogen indeholder en for en dansk Sømand baade lærerig, fornøjelig og virkelig interessant Læsning, og bliver Fortsættelsen af denne skrevet med samme solide Grundighed i samme Spor som første Del, er der god

Aarsag til at være taknemmelig for det smukke Resultat af dette specielle Arbejde. Det er ogsaa i rette Tid, Arbejdet er blevet gjort, da det ellers næppe var lykkedes at faa de mange værdifulde mundtlige Oplysninger indsamlet hos de forskellige Landsdeles gamle Søfolk og Fiskere, som det var absolut nødvendigt at fremskaffe.

Det har sikkert været saavel besværligt som vanskeligt at efterforske de mange mærkelige Navnes Oprindelse, et Arbejde, der yderligere er blevet sinket paa Grund af Krigen. Første Del — Bogen her — omhandler Grundene langs Jyllands Kyst til Sydkanten af Kattegat, medens anden Del kommer til at behandle Grundene i Bælterne og Østersøen.

Bogen er rigt illustreret — med et godt Billedmateriale — Toning, Kortskitser samt Billeder af Personer og Begivenheder i Relation til de enkelte Grundes Navne.

„Vikingen“ gratulerer saavel Forfatteren som Skibsreder Knud Lauritzen og „Søfartens Bibliotek“ til denne værdifulde Bog, som der kun er eet at udsætte paa: en Bog om et saa specielt dansk Emne burde have været skrevet paa ordentligt dansk Sprog uden „å“ for „aa“, „av“ for „af“ og saadanne Vildskud som f. Eks. „Texten“ i Stedet for „Teksten“.

Gustav Kragh.

Alfred Christensen

Amaliegade 43

KNUD ANDERSEN

Den blinde Ørn

Kr. 8.75

Knud Andersens nye Bog er en Roman fra Havet og er et Opgør mellem Dansk og Tysk, en Digers Skildring af en sønderjydsk Dreng og Mands Kamp for at frelse sin Menneskelighed fra personlighedsdræbende Tvang. Forfatteren har noget paa Hjerte, som ikke mindst i denne Tid vedkommer os alle.

„Det er en rig Bog, og man er glad for at læse den.“

Møller Nielsen i
„Socialdemokrater“

„Den blinde Ørn er ikke blot en velskrevet Roman, men ogsaa en Bog med levende Stof.“

Peter Toubro „Morgenbladet“

GYLDENDAL

Kanon-Værnet. (Fortsat fra Side 16)

Ferie, som hele Besætningen fik ved Afmønstringen. Hjemmet her staa heldigvis som før, kun Børnene er blevet større. Min Søn, som nu er 11 Aar, kendte mig jo igen, hvorimod min Datter, som kun var 1½ Aar, da jeg sidst forlod Danmark, ikke rigtig vilde kendes ved sin Fader. Nu har jeg været saa længe hjemme igen og nydt Familielivet, at det synes, som om de næsten 6 lange Aar er sprunget over, og at jeg har været her hele Tiden.“

— — —

Det var Kaptajn Leerhøjs Beretning om sin Sejlads i 2 Verdenskrige, hvor han i den sidste mere end een Gang var ved at sætte Livet til. Skæbnen vilde det imidlertid anderledes. Han skulde atter gense Danmark og sine Kære. Ved sin Færd og sin Indsats derude har han sammen med Hundreder af andre danske Søfolk, der kæmpede i den danske Frihedsbevægelse udenfor de hjemlige Strande, været med til at rehabilitere Danmark i Verdens Omdømme som Bekæmper af Naziherredømmet, og til at Danmark blev optaget som allieret blandt de mod Tyskland stridende Nationer. Maatte den Indsats, som vore Søfolk uden Egennytte har gjort derude i denne Krig, sent blive glemt af den danske Nation!

Til Slut stiller jeg Kaptajnen et Par Spørgsmaal:

„Hørte Deres Kone og Børn slet ikke noget fra Dem i denne lange Tid?“

„Jo, vi fik da udvekslet nogle Breve gennem „Røde Kors“ samt „illegalt“ over Sverrig!“

„De var ikke i Tvivl den 9. April om, at De vilde blive derude og kæmpe for Danmarks Sag?“

„Det var jeg absolut ikke. Mit nationale Sindelag hød mig det, især da jeg aldrig har sympatiseret med Tyskerne!“

„Nu midt i Hvilen herhjemme og Afslappelsen i Spændingen, hvad ønsker De saa af Fremtiden?“

„Jeg haaber, at jeg ikke skal sejle langt bort igen, men først og fremmest, at der ikke mere i mit Liv skal opdukke saadanne 2 Krigsperioder mere!“

Carl Østen.

H. Schøsler Pedersen

Mimersgade 88

Malerier af Skibe - Maritim Reklame

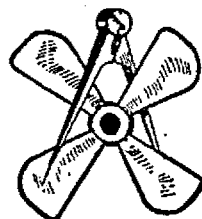
C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI

SVENDBORG

Aarhus - Kolding - Haderslev



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)

CLAES KRANTZ

Eventyrlige Sejladser

*En pragtfuld Bog for alle,
der elsker Søen og spændende
Oplevelser*

Illustreret 10.50, VB. 19.00

Faas i alle Boglader

C. A. REITZELS FORLAG - Axel Sandal

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



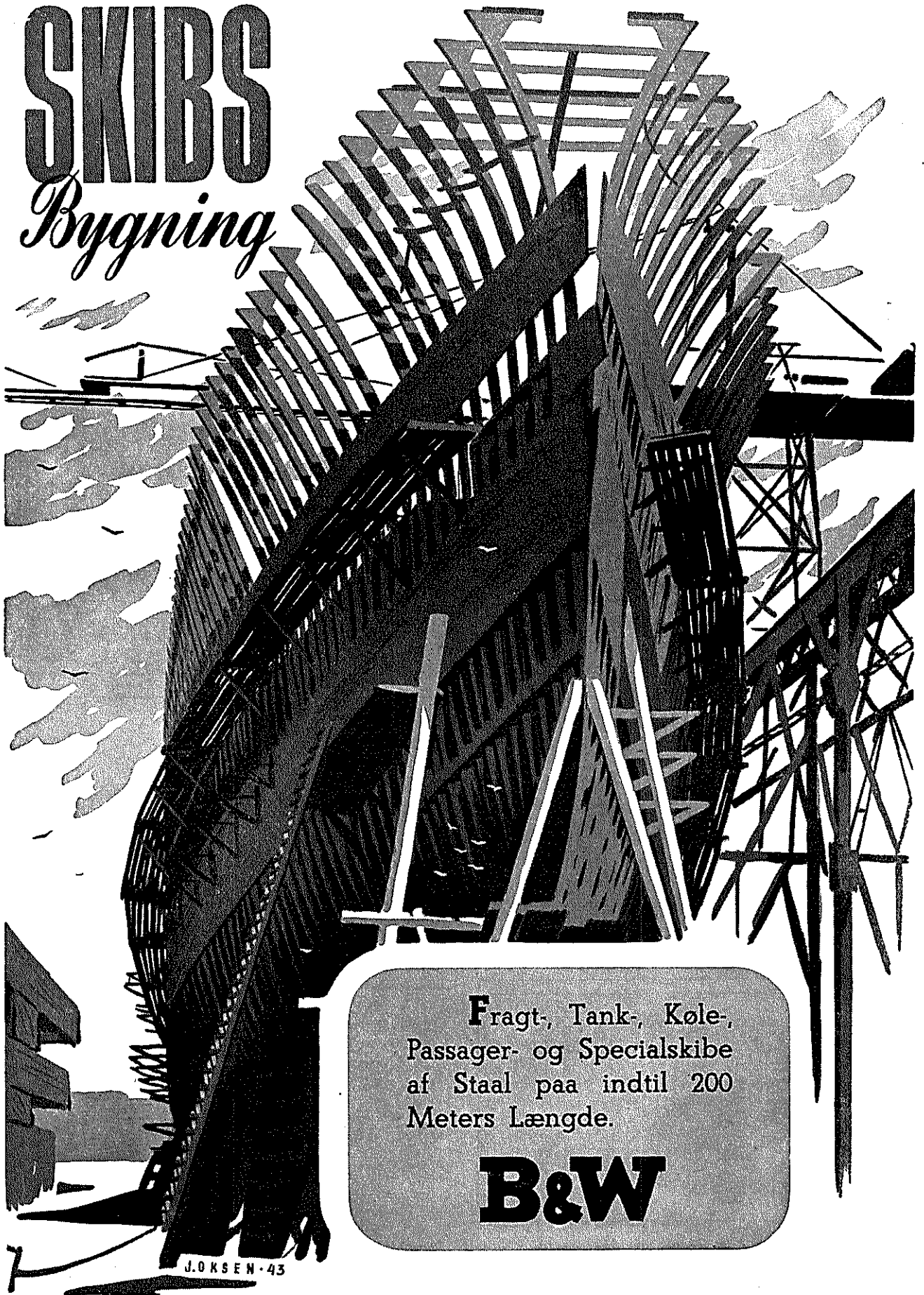
Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

D/S PACIFIC

AMALIEGADE 33

TELF. C. 4212 - 4248

SKIBS *Bygning*



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

B&W

J. ØKSEN · 43

Frå Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. December 1945



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 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 Bugeselskab, 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 Orton
 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 Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitsets Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugeserfdeling
 D/S Torm
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendilla
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

RADAR til Brug i Handelsmarinen

Ministry of War Transport har Planen om, at lade Radar frigive for at øge Navigationens Sikkerhed

Den engelske Regering har indkaldt til en Konference mellem Videnskabsmænd og Repræsentanter for Regeringen, som har Erfaringer i Brugen af Radar til defensive Formaal, og givet Regler for, hvorledes Sagen skulde gribes an for at opnaa praktiske Resultater.

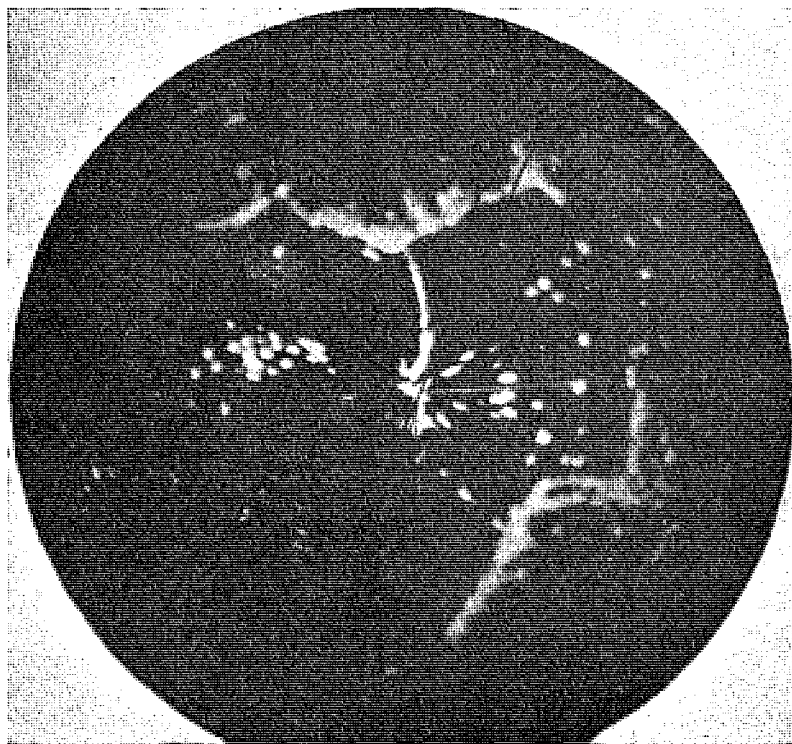


Fig. 1. Fotografi af Radar-skiven, medens Skibet passerer gennem Spærringerne ved Spithead.



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

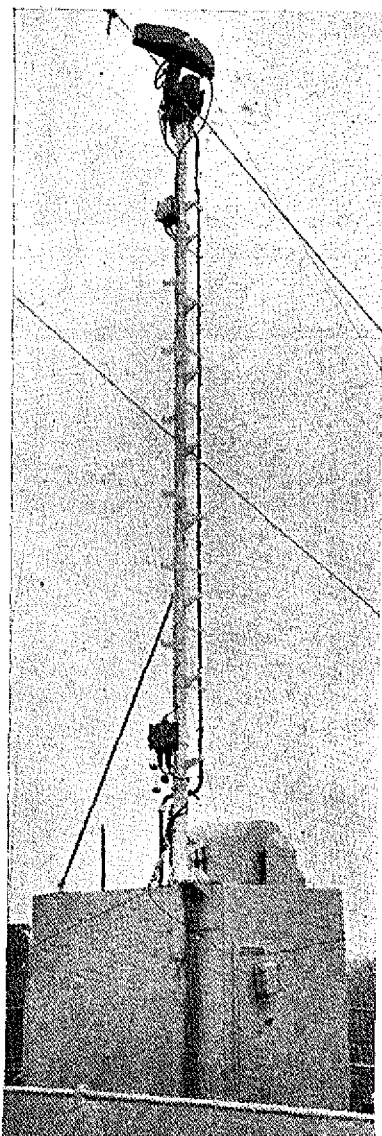


Fig. 2. Radarinstallation paa et Handelskib. Antennemast og Betjeningskabine.

der Krigen, naar de er passende til Handelsskibe, og de har Officerer, der er træned i deres Brug og Vedligeholdelse.

Medens Forsøgsarbejdet stod paa, konstruerede Canadian National Research Council et let Sæt Radar, som senere blev givet som en Gave til Royal Navy. Det har været meget brugt i mindre Fartøjer, da det kun vejer 250 kg i Modsætning til de større Sæt, der vejer nogle Tons.

Fig. 1 viser et Fotografi fra en Radarskive, medens et Skib passerer gennem Indløbet og Spærringerne ved Spithead. Detaillerne af Kystlinien er ikke til at tage Fejl af, og Navigatøren kan følge Bevægelserne af sit eget Skib og andre Skibe tværs over Billedet. Den radiale Linie er Kurslinien, der viser Skibets Kurs. Fig. 2

Der er derved først og fremmest taget Skridt til, at Handelskibe kan blive forsynet med Radarsæt til Navigationsbrug. — Konferencen fik forelagt en Specifikation til et Radarsæt til almindeligt Brug. Som Resultat af Overvejelserne med Rederne godkendte man det som passende til Handelsskibe under den Forudsætning, at der kunde tilføjes specielt Udstyr, hvis det var nødvendigt i særlige Skibe. Denne Specifikation er nu af Ministry of War Transport sendt til Fabrikanter og andre interesserede som en Rettesnor for Fremstillingen af Radarsæt til Brug i forskellige Typer af Handelsskibe. Ministeriet har ogsaa gjort det muligt for Fabrikanter at faa Raad i tekniske Spørgsmaal vedrørende Specifikationen og vil udstede Certifikater paa approberede Typer.

I Mellemtiden er det ordnet saaledes, at de Redere, der ønsker det, kan forsynes med Radarsæt, fremstillet til Admiralitetet under

viser en paa Forhaand fremstillet Radarkabine, der indeholder det færdige Sæt. Den kan anbringes paa Broen eller et andet Sted. Teleskopmasten er vist opskudt med Antennen, Fig. 3 og 4 viser Installationen ombord. P.P.I. (plan position indicator) er den runde Skive i Midten til venstre i Fig. 3, der hvor Billedet i Fig. 1 er taget. En Fjernindikator leveres ogsaa med og er i dette Tilfælde anbragt i Korthuset til højre for Ekkoloddeapparatet, en Plads, der er bekvem for en hurtig Sammenligning med Kortet, og hvorfra direkte Ordre kan gives til Rorgænger.

Et Antal af den nyeste Type Admiralty-Radarsæt er allerede anbragt i Handelsskibe, og skønt dette Sæt er konstrueret til Krigsformaal, vil det kunne yde værdifuld Hjælp for Navigationen under Forhold med daarlig Sigbarhed.

Ved Fremtidens Navigations-Radarsæt kan man vente, at Hovedindikatoren vil være anbragt i Styrehuset paa en Plads, hvor den vagthavende Officer kan styre Skibet og have alle Bevægelser under Kontrol. Sættet vil blive fjernstyret herfra. Det vil medføre, at det egentlige Sæt kan placeres hvorsomhelst i Skibet, i Radiostationen eller under Broen. I meget store Skibe kan Fjernindikatorer med deres egen Kontrol anbringes, hvor det maatte ønskes. En Indikator i Korthuset for direkte Sammenligning med Kortet vil være meget værdifuld.

Der var mange Vanskeligheder ved Indførelsen af Radar i den engelske Marine. Træning af Personalet til Betjening af dette yderst komplicerede Apparat og Spredningen af „Radar-mindedness“ i Marine som Helhed var i Virkeligheden et meget stort Arbejde.

Skibsofficererne var naturlig nok mistænksomme over dette nye Apparat, som blev anbragt i deres Skibe, navnlig fordi der af Sikkerhedshensyn ikke blev givet dem nogen Ur-

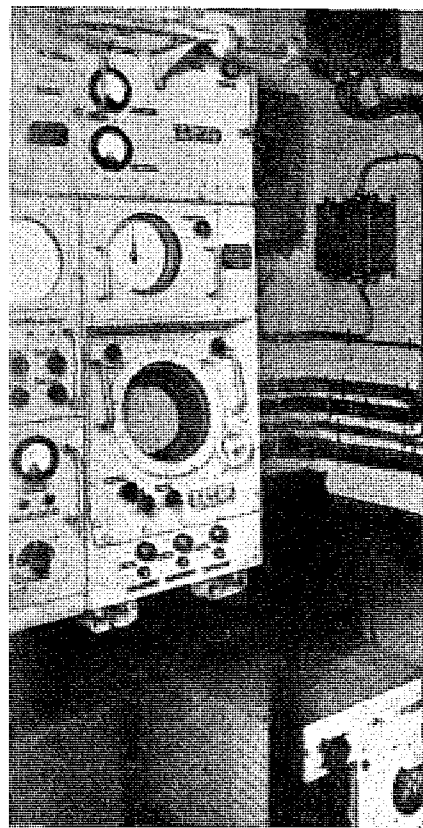


Fig. 3. Radarinstallation paa et Handelskib med Betjeningsstavle.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

derretning om det. Radarofficeren, som var en nyskabt Mand i Marinen, blev betragtet som en Slags søfarende elektrisk Professor eller Videnskabsmand, som beskæftigede sig med noget, der nærmere sig Sortkunst. Det blev derfor hans Lod at „sælge Radar“ i sit eget Skib og overbevise de vantrø. Det var i Begyndelsen ikke saa let, fordi de første Sæt hyppigt brød ned, hvilket sædvanligvis skete netop i et kritisk Øjeblik, f. Eks. midt under en Øvelse eller en Træfning. Med Radarsættens voksende Paalidelighed og Radarofficerens urokkelige Tro paa sit Apparat fik Marinen snart Tiltro til dens Radar, der kunde advare mod ethvert Luftfartøj eller Overfladeskib i Nærheden og give den nøjagtige Afstand til Skytset. De havde faaet Radar, Skibets „Øjne og Ører“, saa de nu var i Stand til at kæmpe og sejle lige saa godt i Taage og om Natten som om Dagen.

Men Øvelse maatte der til, og derfor blev der oprettet Skoler flere Steder. Der fik Flaadens Folk en Uddannelse svarende til deres Tjeneste ombord paa et af følgende Kursus:

- 1) Langt Kursus for Radarofficerer.
- 2) Langt Kursus for Specialister (Navigations- og Artilleriofficerer).
- 3) Øvelses- og Fortsættelseskursus for Radiomekanikere (Radar).
- 4) Kursus for Menige i Apparatbetjening.

Det lange Radarkursus for Officerer er blevet forlænget fra 23 Uger, som det var i Slutningen af 1944, til 39 Uger, som det er nu.

For Specialistofficerer er der et 5½ Dages Kursus af ikke-teknisk Natur. Indtil 70 Officerer kan uddannes

saaledes om Ugen. De er af alle Grader lige fra Admiral til Kadet, og i Aar indtil d. 9. Juni havde 1170 Officerer gennemgaaet det.

Til Handelsmarinen vil Uddannelsen blive mindre omfattende. Kravene i Marinen er meget store, da de ogsaa indbefatter Radar til Artilleribrug og mange andre Formaal, der hænger sammen med den højeste Kampberedskab. Desuden maa Vedligeholdelsen baseres paa den haarde Brug under Kamp. I Handelsmarinen er Instrumenterne af en mere simpel Konstruktion, saa enhver Radioofficer hurtig kan lære Brugen af dem.

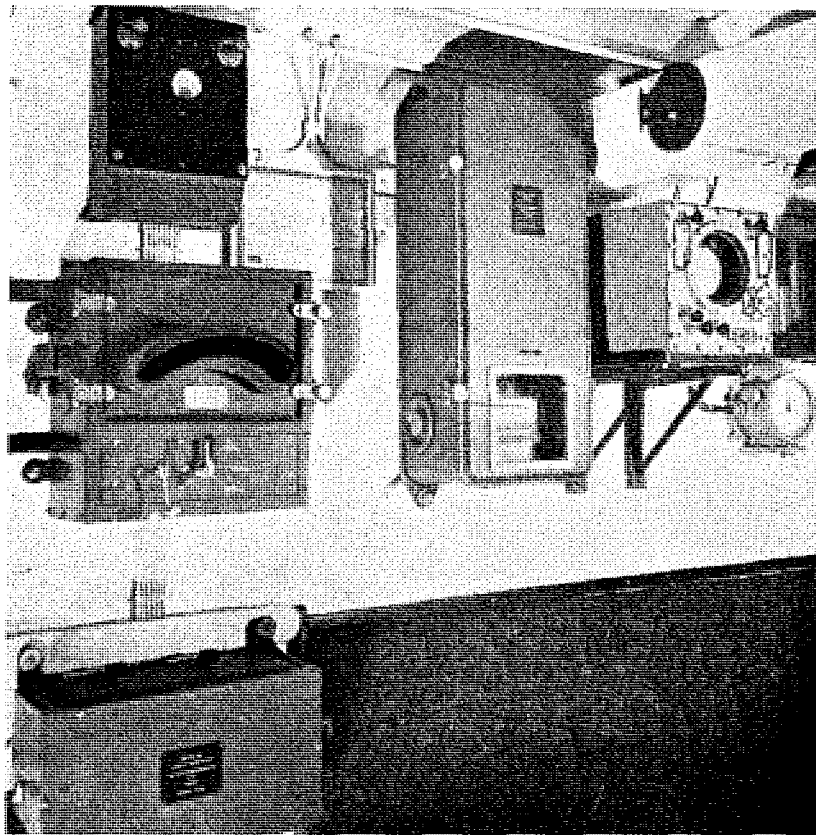


Fig. 4. Radar-Indikator anbragt i Korthuset paa et Handelsskib.

Dieselmotorer i Victory- og Liberty-Skibene

Det første Skib af Victoryklassen med Dieselmotor er for kort Tid siden sat i Vandet fra Bethlehem-Fairfield Værftet. Længden er 138,7 m, Bredden 18,9 m og Drægtigheden 10.800 ts DW. Motoren er en nicylindret Nordberg Totaktsmotor paa 6000 HK. ved 160 O/M. Brændolieforbruget har under Prøverne været

saa lavt som 0,15 kg/HKT., et usædvanligt gunstigt Resultat for en Motor af denne Type.

Ogsaa i Liberty-Skibene har man i Sinde at erstatte Dampmaskineriet med Dieselmotorer. Her er der Tale om ottecyndrede Büchi Firetaktsmotorer, som yder 1500 HK. ved 240 O/M, eller 2000 HK. ved 320 O/M. To saadanne Motorer skal drive Skrueakslen gennem et Reduktionsgear. Brændolieforbruget beregnes her til 13 ts pr. Dag mod omtrent det dobbelte med de nuværende oliefyrede Kedler.

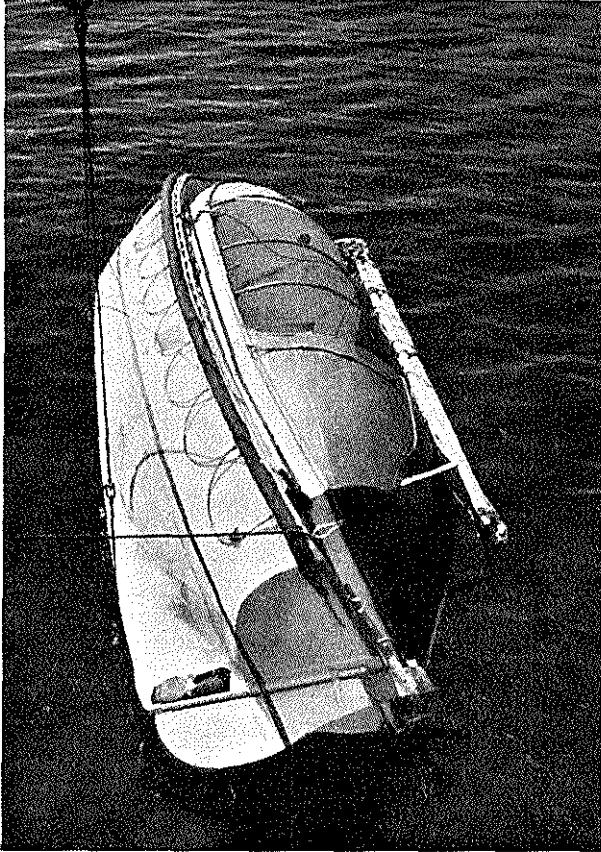
D/S JUTLANDIA

Ny Toldbodgade 5

København

Telf. 8192

En sikker Redningsbaad



Kæntningsproven begynder

SELV om Besætningen lykkeligt er kommet fri af et synkende Skib, saa har den kun overstaaet den første Fare, nemlig Faren for, at Baaden ikke skulde komme rigtig i Søen og i rette Tid. Skal Folkene imidlertid opholde sig i Redningsbaaden i længere Tid eller i haardt Vejr, saa er der mange andre Forhold, som maa tages i Betragtning, hvis de skal kunne reddes i levende Live.

Da Sænkningerne begyndte i 1939, blev der paa-budt Anbringelse af Læsejl i Forenden af Redningsbaadene til Beskyttelse mod Søerne og Vinden. Vi har nylig oplevet, at Vind og Vejr tog Livet af de Skibbrudne, inden Hjælpen naaede frem.

Den almindelige Redningsbaad, bygget efter Regler fra Børd of Trade eller andre Myndigheder, er et tungt og daarligt manøvrerende Fartøj, der ikke giver nogen Læ for de Skibbrudne, som maaske ikke har

faaet varmt Tøj med i Skyndingen, og som udmattes ved til Stadighed at maatte øse.

Disse og mange flere Mangler har der i Tidernes Løb været mange, der ved mere eller mindre sindrige Konstruktioner har søgt at afhjælpe, men uden noget paaviseligt Resultat. Vi skal nu beskrive en Nykonstruktion, som vi synes tilfredsstillende alle rimelige For-dringer.

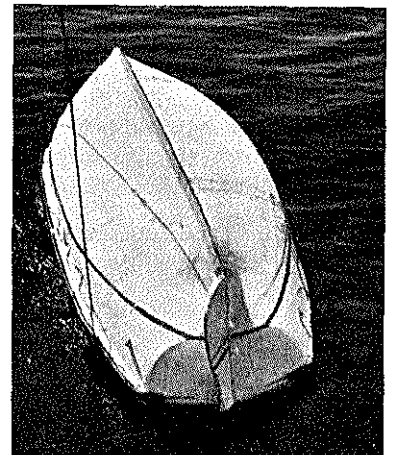
Det er den svenske Sivard-Livbåt, som fremstilles af Marstrands mekaniska Verkstad, der i Danmark repræsenteres af A. H. Asmussen A/S, St. Kongensgade 63, København.

Baadens er prøvet i haardt Vejr og stærk Søgang, den er selvrejsende og selvlænsende og kan derfor ikke bordefyldes. Ruffene for og agter giver Beskyttelse mod Vind og Sø, og mellem dem kan der udspændes en Kalesche. Den er forsynet med Motor og manøvrerer godt i daarligt Vejr baade med Motor og Sejl og ligger godt for Drivanker selv i det haardeste Vejr. Desuden kan den taale ret store Skader paa Skroget uden at blive ubrugelig.

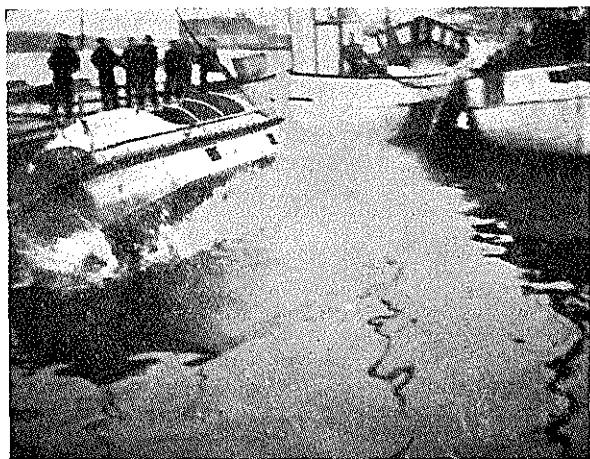
Baadens Hoveddata er følgende:

Længde overalt 7,00 m — Bredde af Skroget 2,60 m — Bredde over Fenderne 2,90 m — Dybde 1,15 m — Dybgaende med Last 0,87 m — Vægt af Baad med Motor 2500 kg — Vægt med Udrustning 3625 kg og Vægt med 25 Mand ombord 5500 kg. En encylindret Bolinder-Munktell Dieselmotor paa 10 HK ved 1000 O/M kan give den en Fart paa 6 Knob.

Under et vandtæt Dæk, som selv ved fuld Last ligger godt over Vandlinien og strækker sig fra for



— — saa
Kølen
kommer op.



Baaden er overordentlig haardfør overfor eventuel Molestering ved Sosætning.

til agter, er Skroget delt i otte vandtætte Rum. Over Dækket findes for og agter Ruf med vandtætte Døre samt midtskibs et aabent Rum med to Lænseporte paa hver Side. Ruffene er forsynet med Lænseporte til det aabne Rum. Formen af Ruffene, Vægtfordelingen og det vandtætte Dæk gør Baaden selvrejsende og selvlænsende. Mellem Ruffene kan trækkes en Kalesche af



Baaden tommer sig selv paa ca. 20 Sekunder og er derefter straks sejklar.



De selvrejsende Kræfter slynger øjeblikkelig Baaden rundt paa ret Køl fra et hvil-kensomhelst Udgangspunkt med en saadan Fart og Kraft, at Skummet staar om Baaden.

imprægneret Dug over galvaniserede Rør. Livliner nejes til Fenderen. Mill's Slippehager monteres. Fortøjningspullerter i begge Ender, Haandfang paa Ruffene, Løjbom for Storsejlskødet og Slipper for Fangelinen.

Alle Forsyninger og Udrustning, som ikke skal være disponible paa Dækket, stoves i fire af Rummene under Dækket, som er forsynet med let aftage-

lige Mandehulsdæksler. Rummene er desuden forsynet med Trægarnering, der let kan fjernes for Rengøring, og er indrettet til Henstuvning af Vand og Olieudunke samt Proviantkasser.

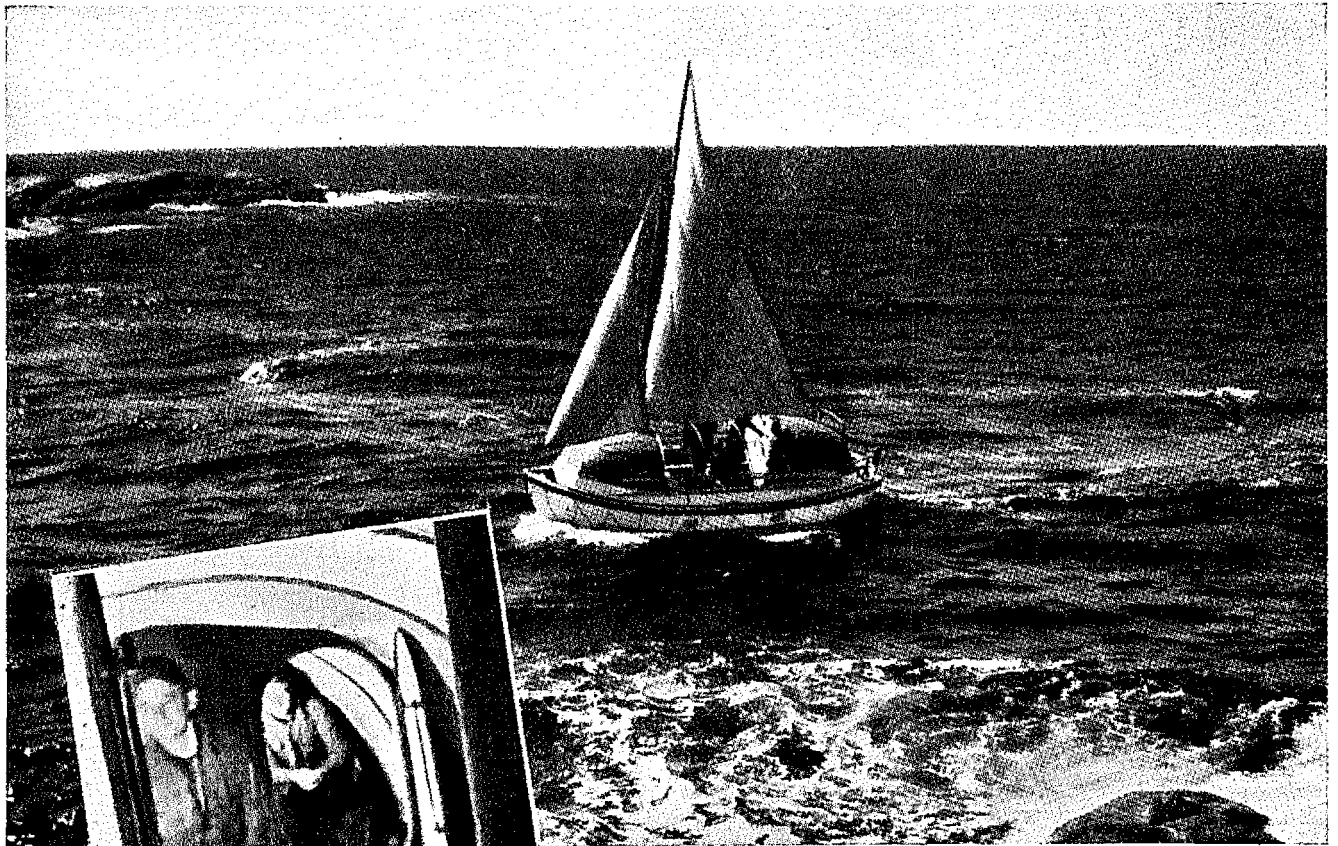
Baaden er bygget helt af galvaniseret Staal. Køl, Stævne og øvrige smedede eller svejste Dele varmgalvaniseres eller metalliseres. Alle Samlinger metalliseres. Klædningen er af 2 mm Plade og udført efter den svenske Fartygsinspektions Fordringer.

Fenderne er af 120×60 mm Eg i Sko af 1 mm flanget Plade og med gennemgaaende Bolte, udvendig forsynet med Korkfender.

Ræling af 60×50 mm Eg med 50 mm halvrund Egetræslist.

Masten er til at lægge ned med staaende Rig af galvaniseret Wire og løbende Gods af Manilla. Storsejl og Fok er barkede og maaler 16,7 m². De nødvendige Beslag for Vant og Stag anbringes. Styreledningen føres frem til Forkanten af det agterste Ruf.

Motoren har Krudt- og Haendstart. En Brændselolietank paa 150 Liter



Redningsbaaden yder en virkelig Beskyttelse mod Storm og Kulde.

Under det vandtætte Dække.

anbringes med Pumpe til Forbrugstanken paa 12 Liter. Motorens Kølevandspumpe har Tregangshane og en Sugelange, der er lang nok til at naa til alle Rum. Manøvreorganer sidder paa Forkanten af det agterste

Ruf. Propellen er tobladet. Reservetank til 105 Liter Brændselsolie samt Vandtanke til 350 Liter.

Den nødvendige Udrustning medfølger.

Pris med Standardudrustning sv. Kroner 16.700, cif. Gøteborg.

Fregatten »Holger Danske«

Den første af de to i England indkøbte Fregatter „Monnow“ er nu ankommet til Danmark og er indgaet i Flaadens Tal under Navnet „Holger Danske“.

„Holger Danske“ er bygget hos Chas. Hill & Sons, Bristol, og blev afleveret i Marts 1944. — Længden er 91,75 m, Bredden 11,2 m. Fuldt udrustet er Dybgangen 3,17 m for og 4,4 m agter med et tilsvarende Deplacement paa 2100 ts. Max. Fart 20,5 kn ved 185 O/M af Maskinerne, 17,5 kn ved 160 O/M. Beholdningen af Brændselsolie 646 ts. Dieselloolie 30 ts, Fødevand 10 ts, Reservefødevand 35 ts og Ferskvand 35 ts. Skibet er 1584,96 BRT., 673,88 NRT.

Skroget er bygget efter det tværskibs Spantesystem. Elektrisk Svejsning er anvendt i stor Udstrækning. Saaledes er hele Klædningen svejst, medens Spanterne

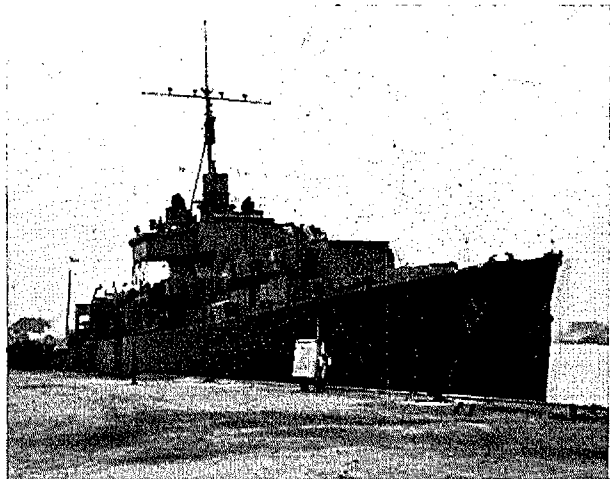
er nittet til den. Forstævnen er fremfaldende, medens Agterstævnen danner et Spejl af Hensyn til Kastning af Dydbomber. Der findes en trebenet Mast og en Skorsten. Over øverste Dæk er Bak og Baadedæk bygget i eet. Foran for Skorstenen findes et længere Brohus, som paa Forkanten har den forreste 10,5 cm Kanon og lige for Masten et mindre Hus med Styrehus, Korthus og Chefens Søkahyt. Her oven paa ligger Kommandobroen med Asdicrum paa Forkant og Radarhuset paa Agterkant.

I det lange Brohus er der paa Forkant Beskyttelsesrum for Mandskabet paa Dækket. Derefter følger Chefens Beboelse, Officerskamre, Radium og agterst Kabysser for Officerer og Mandskab.

Paa øverste Dæk findes forrest et Storrums, derefter

følger Lampe- og Malingsrum, Messe for Sømænd, Messer for Underofficerer, om SB Officerslogement med Messe, Pantry, to Kamre, Bad og WC og om BB Messer for Kvartermestre og Underofficerer, Sygelukaf og Afvaskningsrum. I Borde paa Siden af Kedel- og Maskincasing ligger forskellige Vaskerum og WC'er. Agterst findes Værksteder for Maskinen og for Dydbomber.

Det underste Dæk ligger foran for forreste Kedelrum og agten for Maskinrummet. Her findes forrest Messer for Fyrbødere og Sømænd. Agten for Maskin-



rummet ligger Magasin for Dydbomber og forskellige Magasiner og i Agterenden Styremaskinrummet.

I Lasten findes Ammunitionsmagasiner, Kølerum og forskellige Olie- og Ferskvandstanke. Hovedolietankene er indbygget paa Siden af Kedelrummene i Borde. Reservefødetakene ligger under Kedlerne.

Hovedmaskineriet bestaar af to tregangs firecylindrede, opretstaaende Dampmaskiner af Størrelse og Type ganske som Maskinen i „Thetis“. De udvikler tilsammen 5500 IHK. De er bygget af Belliss & Morcomb i Birmingham. De to Kedler er Vandrørskedler af Admiralitetets Type, bygget af Cammel Laird & Co, Birkenhead. Kedeltrykket er 16 kg/cm². Kedlerne er oliefyrede og anbragt paa hver sin Fyrplads. De har kunstigt Træk efter Systemet lukket Fyrplads.

Af Hjælpemaskineri kan nævnes to 60 kW Generatorer, drevet af vertikale, hurtiggaaende Dampmaskiner med Tryksmøring, Fabrikat Allen & Sons. En 60 kW Generator drives af en sekscylindret, firetakts Davey, Paxmann Dieselmotor. Den er beregnet til Brug, naar Skibet ligger ved Land. Spændingen er 220 Volt. Der findes to Hoved- og to Hjælpefødepumper af Weirs

Fabrikat. Destillationsapparatet kan yde 40 ts pr. Etmaal. Kølemaskinen arbejder med Methyl-Klorid.

Armeringen bestaar af to 10,5 cm Kanoner, en for og en agter, to enkelte 20 mm Oerlikon AL-Skyts paa Vingerne paa Broen, to dobbelte Oerlikon paa en Platform agter, en Hedgehog til Kastning af Dydbomber forude om BB, fire Dydbombekastere paa Agterdækket og to Skinner agter til Kastning af Dydbomber over Agterstævnen.

I Radiorummet er der fem Sendere, bl. a. en særlig Sender til Flyvemaskiner. Radar og Asdic er af nyeste Type. Sperry Gyroskopkompasset er af Admiralitets Type og har 11 Datterkompasser. Ekkolod og Chernikoff elektrisk Log findes ogsaa.

Besætningen bestaar af 10 Officerer og 138 Mand. Ved 9 kn er Virkningsradien 8000 Sømil.

Der har i flere Dagblade været rettet en Kritik af Marinens Køb af Skibene fra England. De har ogsaa været betegnet som gammelt Jern. Denne Kritik er efter vor Mening ganske uberettiget og savner ethvert reelt Grundlag. I enhver Marine findes Skoleskibe og Inspektionsskibe, som ikke er egentlige Krigsskibe men ikke desto mindre er absolut nødvendige til de særlige Formaal. Det er saadanne Skibe, Marinen nu har faaet. Det vigtigste er nu at komme igang med Opbygningen af Marinen saa hurtigt som muligt, og til dette Brug er de købte Skibe fortrinlige. Der har ogsaa været skrevet, at kanadiske Korvetter har kunnet købes til en meget billigere Pris, men man savner fuldstændig Oplysning om disse Skibes Tilstand og Udrustning, saa den Kritik har ikke nogen saglig Ballast. De allierede ved udmærket, hvad deres Materiel er værd, og da de er fattige, er der ingen Grund til at tro, at de vil sælge noget under Værdien.

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

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



Svejst Jolle af Letmetal



Som et Forsøg er der i Sverige ved Samarbejde mellem Esab og A/B Sverre, Agnesberg, fremstillet en Jolle af Letmetal.

Jollen er udført af Letmetal af 2 mm Tykkelse og Kvalitet 57 S og har en Længde paa 2,10 m og en Bredde paa 1,0 m. Den er forsynet med to vandtætte Skodder, et i Forenden og et i Agterenden, Midterforten, Aaregaflerne og Fortøjningsringene er helsevejst ligesom Aarerne, der er hule, saa den kan flyde.

Den totale Aluminiumsvægt for Baaden er 15 kg.

Pladearbejdet er udført af A/B Sverre, medens Esabs Svejseskole i Gøteborg har Ansvaret for Svejsningen, der er udført uden Opvarmning og med Elektroden OK A 5 i 2 og 3,5 mm Diameter.

Jollen er prøvet i Marstrand, hvor den vakte saa stor Begejstring i Sejlsportskredse, at saavel Sverreværftet som Marstrands mek. Verkstad har besluttet sig til at gaa i Gang med at bygge Jollen af Letmetal i Serier.

**Vi holder
os til**



**ESBJERG TOV-
VÆRKSFABRIK A/S**

Den engelske Handelsflaade

indstiller sig mere og mere paa Diesel- og Raaolliemotorer i Stedet for Dampmaskiner. Efter Udsagn fra engelske Eksperter er der overhængende Fare for, at Kul skal blive saa dyre, at de ikke mere kan anvendes i engelske Skibe. De samme Eksperter siger ogsaa, at det er meningsløst, at Ingeniører og Videnskabsmænd arbejder paa at formindske Kulforbruget i Skibsdampmaskiner. Prisen paa Bunkerkul i Storbritannien er nu omkring 150 pCt. højere end før Krigen, medens den i Australien og Sydafrika ligger omkring 30 og i Amerika omkring 40 pCt. over Førkrigsprisen. Disse Forhold bevirker, at Interessen for Forbrændingsmotorerne, hvis Paalidelighed er velkendt, stiger.

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

Amaliegade 33 - København K.

Alle Henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Christiansborggade 1.

Telefon Byen * 8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Tlf. Byen * 8040. Christiansborggade 1, København V.

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



NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

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.: „Holzandia“

D/S DRACO

Korresponderende
Reder:

R. Fischer-Nielsen

Amaliegade 35 B

Telf. Palæ 5906

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



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«

74 —

Det forenede Dampskibs-Selskab





Tulppaa Hawet

1945

www.museo.fi

Indhold

En Juleaften med Forhindringer. Af Hakon Mielche.
Illustreret af Ernst Køhler.

En stormfuld Julerejse. Af Kay Jungersen.
Illustreret af H. Schøsler Pedersen.

»Henry B. Milner«s sidste **Rejse.** Af Chr. Christiansen.
Illustreret af Oscar Knudsen.

Juleaften i Kædekassen. Af Oscar Jensen.
Illustreret af Oscar Knudsen.

Befriede Skibe. Digt af Axel Juel.

Heltene fra Tromsø. Af Gustav Kragh.
Farveillustreret af Muff.

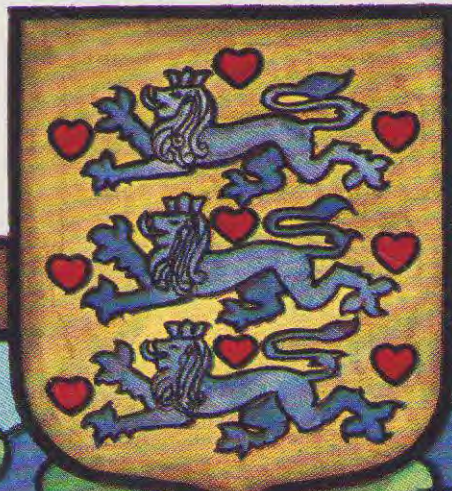
Gammelt Ragelse. Af Aage J. Chr. Pedersen.
Illustreret af Oscar Knudsen.

Bølger og Tanker. Digt af Oscar Jensen med Farve-
illustration.

Alt har sin Aarsag. Af Otto Ludvig.
Illustreret af Kjeld Simonsen.

Med Slæde og Baad. Af Erik Jespersen.
Farveillustreret af Povl Povlsen.

Juleaften under en hvelvet båt. Af Edv. Welle-Strand
Illustreret af Oscar Knudsen.



VIKINGEN'S JULENUMMER 1945



Maleri af Ivar T. Rohde

Brdr. Bærentzen, Repr.

Troppernes Afrejse i 1848

*Fra Syd trak sorte Uvejrsskyer op
og mørk blev Danmarks lyse Himmel.
Saa hejstes »Dannebrog« i Top,
og danske Mænd i sluttet Trop,
drog ud mod Oprørsskarens Vrimmel.*

*Historien har vist, at Gang paa Gang,
naar Moder Danmark var i Fare,
gik hendes Børn til Kamp med Sang,
og højt mod Himlen Raabet klang:
»Gud Land og Kongen vil bevare«!*



Maleri af S. Kielland-Brandt.

Norsk Fiskerbaad i haard Kuling.

Brdr. Bmrentzen Repr.



Det store Skib drev stideltens imod New Guineas Kyst, hvor Kanntbalerne allerede var i Færd med at tænde op under Gryderne.

Juleaften

MED FORHINDRINGER

Af *Hakon Mielche* – Ill. af *Ernst Køhler*

EN Julefortælling skal efter Traditionen have et snedækket Landskab med rimdækkede Grene og fjerne Kirkeklokker som Baggrund. Ned ad Vejen kommer han saa, Sønnen, som rejste til Amerika for 78 Aar siden, paa Vej ad de Stier, han kender saa godt, med Kurs mod den straatækte Hytte. Ung og spændstig letter han paa den rustne Klinke og træder ind i Forstuen, hvor hans gamle Mor sidder og læser i guldene Breve.

Der er en Duft af brændte Grangrene og sprød Gaasesteg i Luften . . .

I min Julefortælling er der det diametralt modsatte. Det er svidende hedt, Havet ligger uendeligt og ensformigt rundt om Skibet. Fly-

vefisk farer nu og da som Ilinger hen over det indiske Oceans olieglatte Overflade, og dufter der af noget, saa er det af fed Olie fra en Maskine, som ikke vil gaa i Gang, plus en Kende Svovl fra en skotsk Maskinmesters Udtalelser om samme Maskine.

Det er Juleaftensdag, og vi er paa Vej hjem.

Vi har været femten Maaneder hjemme-fra og har telegraferet fra Ny Guinea, at de kan vente os hjem til Jul.

Rederiet har lovet os, at vi skal være i Marseille i Begyndelsen af December, og saa kan vi naa at komme hjem i god Tid og se pyntede Julevinduer, Børn med Sprællemænd, travle Postbude og rigtig, hvid, blød Julesne,



Kaptajnens Morgenkaffe bestod af 3 Whisky uden Vand, og hans Stemning svingede i allerhøjeste Grad.

som vi har gaaet og fablet om i 15 Maaneder under Tropesol i Nærheden af Ækvator...

Og nu ligger vi her, midt i det indiske Ocean, med standsede Maskiner Juleaftensdag!

M/S »Salamaua« var en Gang et dejligt, stort Skib paa godt 8000 Tons, bygget ved Tynen og forsynet med to glimrende Dieselmotorer. Men nu er M/S »Salamaua« kun et stort Skib. Det dejlige er gaaet af det, medens det laa lagt op mellem Bøjerne i England i 4½ Aar, uden at nogen bekymrede sig nævneværdigt for dets Skæbne og Tilstand. Det var daarlige Tider for Skibsfarten i Europa, Verdensdepressionen slog haardt, og mange smaa Rederier gik i Stykker.

W. C. Carpenter i Sydney kunde en Dag købe »Salamaua« for en Slik. Maskinerne fik et overfladisk Eftersyn, og saa blev det sendt til Australien med et i Hast sammenskrabet Mandskab paa Bro, Dæk og i Maskine. Det skulde hente Copra for saa at vende tilbage til Australien med Stykgods i Lasten.

Det var Rederiets første, store Skib, og baade de og vi stillede de største Forventninger til det. Vi gik om Bord i Tulagis Havn i Salomonsøerne, og vor første Havn var Ra-baul i Ny Guinea.

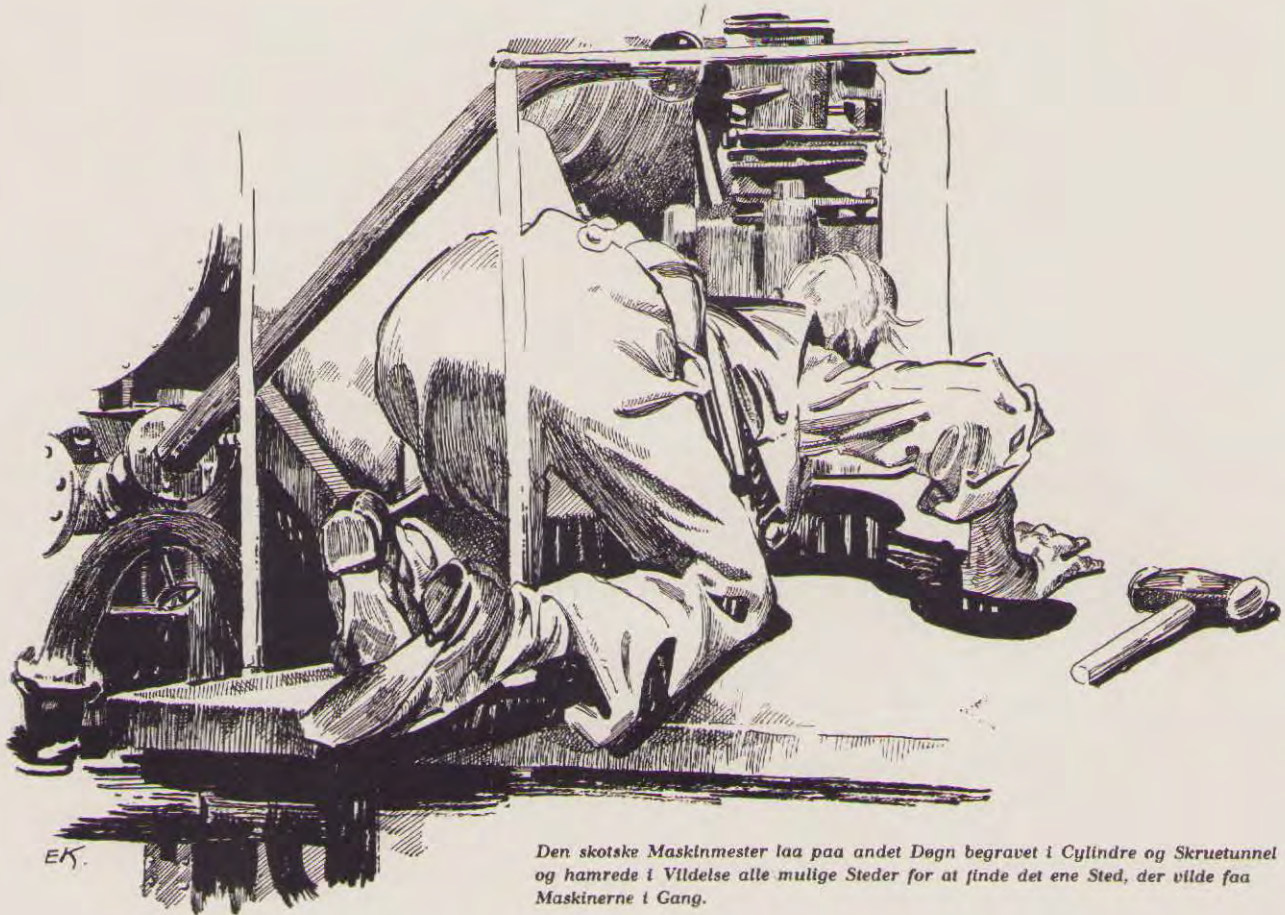
Derfra telegraferede vi og syntes, at alt var saare godt.

I næste Havn, Kavieng, splintrede M/S »Salamaua« det skrøbelige Bolværk, fordi Maskinerne pludselig fik den Idé, at de ikke havde Lyst til at bakke. Ingen Magt paa Jorden kunde overtale dem. Det blev dyrt for Rederiet. Noget senere, da vi laa fem Sømil fra Kysten af Schouten Islands Nord for Guineas Hovedland, nægtede de baade at gaa fremover og at bakke. Alt, hvad der fandtes af Mekanik om Bord, gik i Staa. Lysmaskine, Frysemaskine, Styremaskine o. s. v. For en frisk nordlig Brise drev det store Skib sidelæns ind mod Ny Guineas Kyst, som paa dette Sted er totalt blottet for hvide Menneskers Bopladser. Vi kunde i Løbet af kort Tid se den hvide Stribe af graadig Brænding over Korallerevet og høre dets Brølen gennem Natten. Inde paa Kysten var Kannibalerne allerede i Færd med at tænde op under Gryderne.

Vi stod alle sammen — med Undtagelse af Maskinpersonalet — ved den læ Ræling og stirrede ind mod en uvis Skæbne. Men saa slog første Mester pludselig paa det rigtige Sted med sin Hammer dybt nede under Dækket. Maskinerne begyndte atter at hoste, langsomt og modvilligt drejede Hjulene rundt og fik Skruen overtalt til at lunte med — og saadan forsvandt vi ud af Farezonen, lige inden det var forsent.

Java blev anløbet. Krakatau passeret, Kursen sat ned gennem det indiske Ocean mod Kap det gode Haab. Et Sted midt ude kom Cyklonen — og et Sted midt i Cyklonen stoppede Maskinerne igen. De havde en fin Sans for det psykologisk rigtige Øjeblik.

Sørerne trampede ind over Fordækket, Stormen hylede gennem alle Korridorer, og vi laa værgeløse og lod os gennemtampe som en Bokser, der har faaet bundet Hænderne i det afgørende Øjeblik. Vi styrede ikke. Vi havde intet Lys. Maskinpersonalet stod paa Hovedet og rovsede hen ad den olieglatte Dørk, hver Gang »Salamaua« slog et ekstra flot Kraftspring i de uberegnelige Krydssøer. Kaptajnen var lige ved at blive ædru af Forskræk-



Den skotske Maskinmester laa paa andet Døgn begravet i Cylindre og Skruetunnel og hamrede i Vildelse alle mulige Steder for at finde det ene Sted, der vilde faa Maskinerne i Gang.

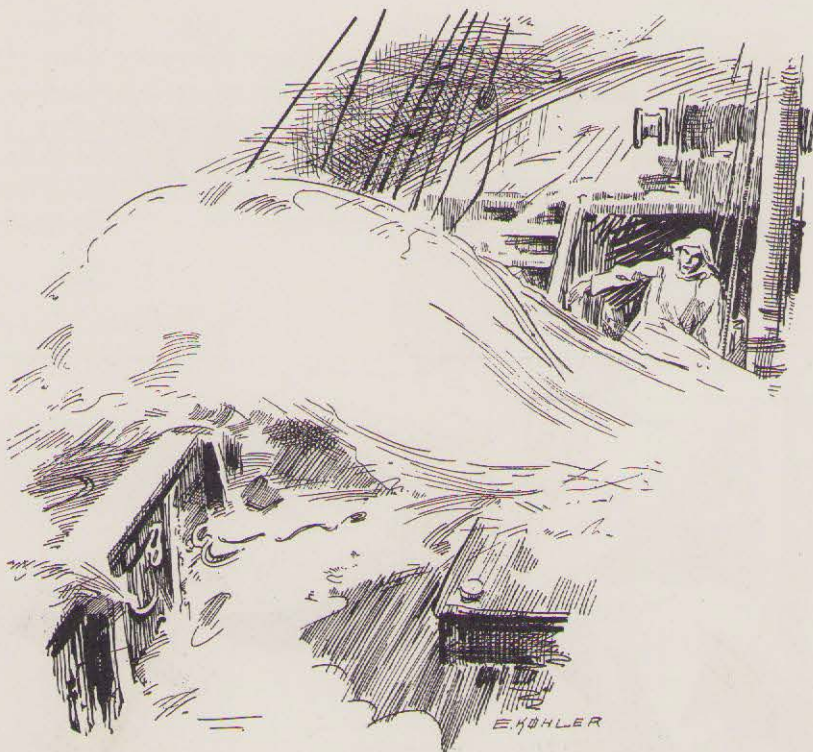
kelse. Det havde han ikke været, siden vi kom om Bord. Hans Morgenkaffe bestod af tre store, stive Whisky uden Vand, og hans Stemning svingede fra allerhøjeste Grad af Opstemthed om Aftenen til den dybeste Melankoli og Arrigskab om Formiddagen, naar Tømmermændene gjorde deres propre Arbejde i hans karmoisinrøde Hovede. Det varede lidt, inden man fandt ud af denne Sammenhæng. Da jeg kom om Bord om Aftenen, tilbød han mig med en flot Gestus, at jeg maatte sidde og skrive i Rederens egen private Kahyt oppe paa Broen.

Da jeg næste Morgen glædesstraalende tog mit elegante Arbejdsværelse i Besiddelse, kom han farende og smed mig ud med fuld Musik og spurgte, hvem i Alverden der havde givet mig Lov til at bryde ind i det allerhelligste Sted paa hele Skibet.

Lillejuleaften gik Maskinerne saa for Alvor i Staa. Da havde vi opgivet at holde Tal paa, hvor mange Gange de var standset. Men nu syntes de, de vilde holde en længere Ferie. Intet Lys. Ingen Frysemaskine. Det var katastrofalt. Køleskabets Indhold taalte ikke længere disse Svingninger fra Nordpolskulde til

Tropehede. Alt, hvad der var i det, blev for-dærvet. Der er ikke noget saa uhyggeligt og dødsstille som et stort Skib, der ligger med standsede Maskiner og driver hjælpeløst midt paa et Ocean uden Landkending. Man savner Motorens dunkende Hjerter og kan høre Vandets Klukken langs Siden og Søfuglenes Skrig. Saadan gik vor Juleaftensdag og vor Juleaften.

Kokken havde gjort, hvad han kunde for at gøre det lidt dansk og hyggeligt for os. Men han var en tidligere australsk Mesterbokser, som bare var taget med for Turens Skyld og var mønstret paa som Kok, fordi han mente, det var det, man hurtigst kunde lære. Han havde dog mere Forstand paa Blomkaalsrør end paa Blomkaalssuppe. Hans Fantasi i Forbindelse med Køleskabets lidt for duftende Indhold var ved at faa Bugt med vor Sjælsstyrke. Kaptajnen var fuld. Første Styrmand laa farligt syg af Black Water Feber, og vor bedste Ven og Partner ved Bridgebordet, den skotske Maskinmester, laa paa andet Døgn begravet i Cylindre og Skruetunnel og hamrede i Vildelse alle mulige Steder for at finde det ene Sted, der vilde faa Maskinerne i Gang igen.



Blæsten var blevet til Storm.

Nu og da stak han Hovedet op af en Lem i Dækket som en Sæl, der dukker op af Havet for at snappe Luft. Han var sort som en Neger og glinsede af Smøreolie. Hans Sprog var hverken akademisk dannet eller præget af Julen. Han havde ikke sovet i 36 Timer, og Kaptajnen havde lagt Beslag paa hver eneste Draabe stimulerende Whisky, som fandtes om Bord, da han pludselig var blevet bange for, at Flaskerne ikke vilde række til hele Turen, saafremt andre gjorde Brug af dem. Det var et tragisk Syn at se en skotsk Maskinmester søge Styrke og Trøst i en rød Sodavand Juleaftensdag i det indiske Ocean.

Det blev ikke en Jul som den, De er vant til at læse om i Julenumre. Det blev til forgæves Forsøg paa at stable dansk Stemning paa Benene uden Grantræ, Gaas eller Juleknas. Vore spæde Forsøg paa at synge Jule-salmer blev totalt spoleret af Kaptajnen, som kom ind i straalende Humør og sang Shanties for os, fordi han syntes, de lød meget morskommere. Englænderne morer sig og gaar paa Varieteer Juleaften og holder først Juleaften Julemorgen. Han forstod ikke et Ord af det hele.

Men helt forude, oppe paa Bakken ved Ankerspillet, var der Fred og Ro. Der slog vi Danske os ned lidt senere paa Aftenen, efter at vi havde udvekslet Smaagaver. Tropenat-

ten var dybt sortviolet, Havet laa stille og hvilede sig til næste Omgang med Cyklonen. Oven over Mastetoppene straalede de tusinde blanke Stjerner, og dybt nede i Vandet eksploderede Morilden som Fyrværkerisole...

Vore Rationer blev indskrænket. Tilsidst var de af en saadan Beskaffenhed, at vi ikke gad spise dem. Vi tabte 20—30 Pund paa den Tur. Vi lignede rigtig forliste Søfolk, da vi omsider kom hjem, blege og hulkindede — og ingen anede, at det Præg havde vi faaet som første Klases Passagerer om Bord paa et 8000 Tons australsk Motorskib.

Vor Hjemrejse skulde efter Planen have varet to Maaneder. Den varede godt og vel tre.

Vor Radio var i Stykker, vi kunde ikke komme i Kontakt med Danmark og fortælle vore

Venner og Familier, at vi ikke kunde naa hjem til Jul.

Maskinerne lavede stadig Knuder. De gik i Staa ved Kap det gode Haab, men da havde Maskinpersonalet forlængst opgivet alt Haab og talte om, at det vilde blive lettere at ro hjem. De stoppede igen paa Højde med St. Helena og ved Teneriffa. De standsede atter ved Gibraltar og i den biscayiske Bugt, hvor det stormede saadan, at Redningsbaadene blev knust i deres Davider, og vi begyndte at maale ud paa Søkortet, hvor mange Døgn vi skulde svømme for at naa Frankrigs Kyst. Eet Lyspunkt var der — vi var i Teneriffa blevet beordret til Aarhus Havn i Stedet for til Marseille.

Da vi stod Skagen ind, fik vi Lods om Bord. Paa Højde med Læsø standsede Maskinerne igen. Det begyndte at blæse op, og da vi endelig slæbte os ned mod Hjelm, var Blæsten blevet til Storm, Vindstyrke 10. Den kom fra Vest. Da vi svingede Stævnen op mod Stormen for at rette Kursen mod Aarhus, rendte vi paa en Grund, hvor vi stod trygt og sikkert til næste Højvande.

Da vi kom flot igen, gik der Ild i nogle Malervervarer i Rummet helt forude, og den stærke Storm drev Flammerne agterud, hvor den uhyre brandfarlige Copralast fyldte alle Lugerne. Saa vendte vi igen og stod til Søs.

Paa det Tidspunkt havde vor Familie derinde paa Kajen ellers set os og glædede sig til, at vi var hjemme igen.

Da Branden var slukket, kom Lodsbaaden ud. Da vi kom ind i Havnen, fik en Bugserbaad fat i os og vilde hale os til Kajen. Tros-serne brast i den stærke Blæst, og vi drev ned mod en Skonnert, som vi vilde have mast som en Tændstikæske, hvis man ikke i sidste Øjeblik havde faaet fat i os med stærkere Tros-ser. En af Besætningen om Bord paa Bugserbaaden døde af et Hjerteslag under Arbejdet, og vi hørte Ambulancernes Tuden uden at ane, hvad de gjaldt. Da vi laa langs Kaj, var vort Faldreb rustet fast. Det tog en halv Time at faa det gjort klar. Da det endelig var i Orden, kom Karantænelægen. Han var tre Kvarter forsinket og kom fra Selskab i Smoking. Vor Familie stod nede paa Kajen. De havde staaet der i hylende Vinterstorm siden om Eftermiddagen Klokken halv fire. Nu var det blevet Midnat.

Karantænelægen udstedte derefter sin Erklæring om, at vi hverken led af Kolera, Pest, Tyfus, Paratyfus A og B, Spedalskhed, Dysenteri, Gul Feber eller Tracoma. Vi forstod ikke, at han kunde se alt det bare ved at kigge os ind i Øjnene. Saa endelig fik vi Lov til at gaa i Land.

Femten Maaneder var gaaet, siden vi sidst saa Danmark og vor Familie. Vi var lidt slappe i Knæene og grødede i Stemmerne, men saa slog Hjemkomstglæden og Danmark sam-

men over Hovedet paa os og begravede os fuldstændig i sin lune Favn, hvor alt bliver glemt.

Kokken saa misundeligt efter os og rokkede med sine Blomkaalsører til Afsked.

Kaptajnen laa udover Rælingen i sit aller-mest overdaadige Aftenshumør og vinkede hjerteligt Farvel til os med en tom Flaske.

Dagen efter fik han telegrafisk sin Afsked fra Rederiet. Nu er han Havnefoged i en lille skotsk By og skal aldrig mere fjerne sig fra de Steder, hvor Whiskyens Kilder rinder.

Førstemester stak sit kulsorte Hoved op fra Lemmen i Dækket og slog ud med Haanden. Han glinsede af Olie og straaledede ved Tanken om, at nu varede det heller ikke mange Dage, før *han* var hjemme. Alt ubehageligt var glemt — og det dukker først op igen nu, hvor Redaktionen bad om en Julefortælling, der var lidt anderledes, end den Slags plejer at være.

Jeg forsøger at opfylde Ønsket ved at fortælle om den mest infame Jul og Julemaaneder, jeg har tilbragt i mit Liv — tre Maaneder om Bord i et Skib, af hvis Lige der ikke findes mange paa Havene.

Og saa er der trods alt det gode og traditionelle ved den, at alt ender godt, og at de længe savnede vender hjem fra fjerne Lande — selv om de ankommer med en Maanedes Forsinkelse.

Hakon Mielche.



En stormfuld Julerejse

Af
KAY JUNGENSEN

Illustreret af
H. Schøster Pedersen

DET har i Tiderne, der er svundet, faldet i mangen dansk Sømands Lod at fejre Julefesten paa Atlanterhavet, sommetider i Magsvejr, men oftere vel nok i rivende Rusk med stive Storme, der Dag efter Dag, Nat efter Nat uden Stop eller Stands piskede henover de graagrønne Bølgebjerge, saa alle blide Juledrømme svandt langt, langt bort i den sejge, evindelige Kamp mod de vrede Vejrguder.

Det er jo lidt svært at komme i Julestemning med Olieøjlet slaskende om Træskostøvlerne, mens Sø efter Sø bryder ind over Stævn og Lønning i fossende Kaskader, akkompagneret af Kulingen, der pifter op om Vant og Stag.

Det hører dog heldigvis til Sjældenhederne, at Julerejsen over „Dammen“ former sig saa dramatisk, som den gjorde det for den danske Orlogsfregat „Bornholm“ i det Herrens Aar 1781. Storme og hujende Orkaner hamrede løs paa Fregatten seks lange Uger igennem, indtil den omsider naaede ind til en lille irsk Havn som et afmastet, synkefærdigt Vrag. Kun Chefen, Kaptajn Mathias Billes og hans Mænds enestaaende Sømandsdygtighed formaaede at vriste det næsten sikre Bytte fra Havet og bringe det frelst i Havn.

I Begyndelsen af December 1781 hejste Kaptajn Bille Flag og Vimpel i „Bornholm“ for at gaa til Vestindien, men der syntes at have hvilet en ulykkelig Skæbne over Skibet straks fra første Færd, for en mørk og sludfuld Aften kæntrede dens Barkasse paa Københavns Red, og alle ombordværende tyve Mand fandt Druknedøden.

Faa Dage efter denne Katastrofe stak Fregatten til Søs med to Handelsskibe i Konvoj, men allerede d. 17. December begyndte det paa Højde med Ska-

gen at kule op fra Øst. Friskere og friskere blev Vejret som en passende Optakt til den stormfulde Julerejse, der endte den 20. Januar i den lille irske Nødhavn.

Det var Nat, mulmmørk Nat, da „Bornholm“ rundede Skagen, halsende af Sted for en fygende Snebyge, der skjulte hele Verden bag sine hvirvlende Fnug, saa man fra Skibet ikke kunde se andet end Bølgerne, der jog forbi derude i Mørket med hvide Skumbræmmer paa de brydende Toppe. Kun en enkelt Gang flammede Skagens Fyr op i en Klaring for straks efter at forsvinde igen bag det uigennemtrængelige Snetæppe. De to Handelsskibe gled bort i Mørket, og ene stampede Fregatten vesterover mod Atlanterhavets Vidder.

Seks stormende Uger.

Storm og Regn og Tykning fulgte troligt i Fregattens Køl vand paa dens Vej mod Færøerne, dette triste, sure Vejr, der faar enhver Sømand til bittert at fortryde, at han frivilligt er gaaet til Søs i Stedet for at hygge sig i en eller anden trelænget Bondegaard paa Landjorden, men som man glemmer igen, naar Vejret blidner — som Regel da, skønt der sikkert ikke var mange af de 270 Sjæle, som „Bornholm“ havde indenbords paa hin forfærdelige Rejse, der nogensinde glemte de seks lange Uger i Atlanterhavets stormens Favn. Haardt var Livet altid i Tidens Skibe, haardere endnu blev det under Uvejr, og det varede da heller ikke længe, før Strabadserne begyndte at kræve sine Ofre, og da omsider den vilde Vind løjede lidt af Juleaften, var der allerede 25—30 Syge om Bord, saa „Chirurgerne“ fik Brug for al deres Viden. Chefen benyttede iøvrigt Julens Magsvejr til at faa lidt Orden i Skibet. „Greb Lejlig-



H. SCHØTLER-PEDERSEN
45.

*Det var haardt og møjsommeligt
Arbejde at faa Baaden gjort fast.*

heden," staar der i hans gamle, gulnede Rapport, der gemmer sig i Rigsarkivet, „og gjorde reent Skib, røgede om Læ og stænkede med Eddike.“ Det gjaldt om at kvæle de dengang saa frygtede Skibsepidemier i Fødslen, og dertil formentes Eddike at være særdeles vel egnet.

Allerede anden Juledag var det fine Vejr forbi, og det begyndte atter at kule op, denne Gang fra Sydvest. Højere og højere sang Stormen op, netop som man fra Skibet havde faaet Pejling af Færøerne langt sønderude. Fire Dage igennem spillede Bølgerne Bold med Fregatten, men saa blev de aabenbart trætte af Legen en kort Stund, for d. 30. December løjede det helt af til Stille, „og er dette det eneste Etmaal," fortæller den gamle Rapport vemodigt, „i hvilket vi haver haft Magsvejr.“ Det blev da ogsaa benyttet efter bedste Evne til at bøde paa, hvad Skader Stormen havde slaaet paa Rig og Skrog, og Køjerne, „Poserne“, som Sømanden kalder dette sit kæreste Tilholdssted, blev luftet godt ud.

Det gode varer som bekendt aldrig ret længe, og allerede Nytaarsaften satte Stormen en ny og kraftigere Offensiv ind med Fynd og Klem. Tætte, sorte,

uvejrsvangre Skyer rullede op fra Sydvest med en Trommeild af piskende Haglbyger som Forløber for alt det onde, der ventede i Dagene, der kom. Havet rejste sig højere og højere og blev til store, grønblaa Bjerger, der kom brusende i Række og Geled. De hamrede med dumpe Drøn mod Skibssiden, slog som fossende Kaskader ind over Dækket og kastede Fregatten over, saa den læ Ræling næsten ustandseligt sejlede i Vandet. Ankrene slog sig løse i de svære Overhalinger, Sejlene skørede, og Ferske-Baljen med Mandskabets Kød blev slaaet over Bord, men Folkene var gjort af det sejge, danske Tømer og holdt ud med godt Humør.

En ikke ringe Andel i denne Menneskets Sejr over Elementerne tilskriver Chefen den ædelige Brændevin, som han lod uddele rigelige Ekstra-Rationer af efter at have raadspurgt „Ober-Chirurgus“. „Men dette er jeg overbevist om," skriver han i sin Rapport, „at næst efter den allerhøjestes Bistand er denne Ekstra-Uddeling af Brændevin det eneste, der har conserveret Kongens Mandskab i det tunge Vejr og den megen Nattevaagen, og følgelig et af de vigtigste Hjælpemidler til at redde Fregatten.“

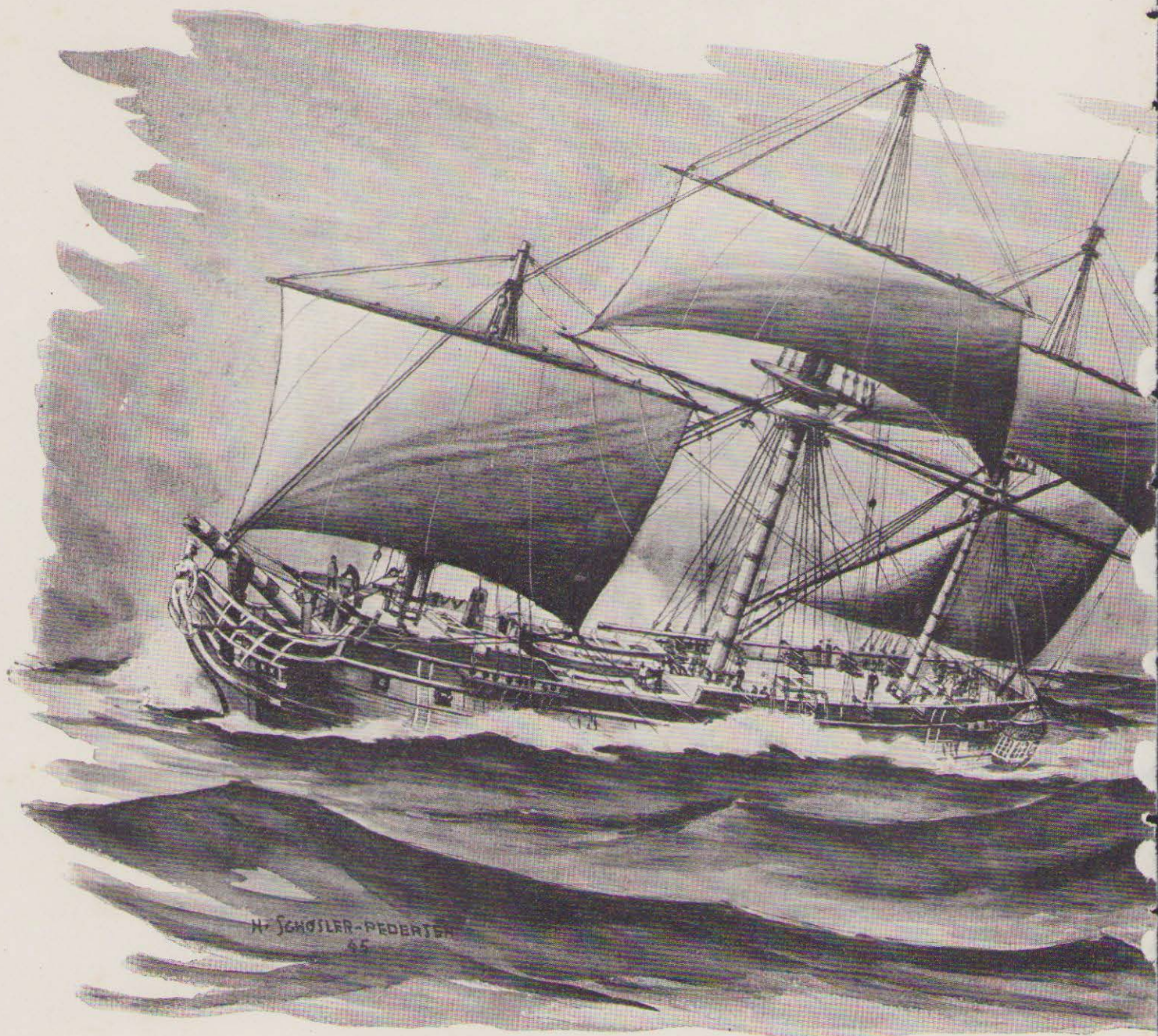
Trods ihærdig Søgen er det ikke lykkedes mig at finde andre Eksempler paa, at Brændevin ligefrem har reddet Fregatter eller andre Skibe ud af en svar Nød. Derimod er der talrige Eksempler paa det modsatte.

Nær Katastrofen.

Dage igennem, Uger igennem fortsattes den ustandselige Kamp mod Atlantens Storme, indtil endelig Tæppet gik op for den sidste Akt i dette maritime Drama d. 11. Januar 1782. Kampen havde været haard og bitter i den forløbne Tid, men ingenlunde haabløs, og Chefen og hans Mænds fremragende Sømandsdygtighed havde formaaet at afbøde Havets og Himlens forrygende Angreb, men nu ændrede Billedet sig totalt, saa kun een Udgang, Udslettelsen, syntes sikker.

„Saavidt, I høje Herrer — jeg kan ikke undlade

at bemærke det — saavidt kan jeg uden Gysen føre Pennen for at stille Eder min underdanige Rapport — maaske vil mange holde det for overdrevent, naar jeg siger, at hidindtil har Skæbnen været mig meget god, men, høje Herrer, I skulle selv indse det, at disse Storme med alle deres Ubehageligheder, med alle deres græselige Spaadomme om vores Undergang, ere Intet imod de rædsomme Scener, jeg i samfulde seks Etmaal siden oplevede. Ja, dette skulle I indse, saafremt det er mig muligt for Sjælens Rørelse at beskrive med levende Farver Guds vældige Arm over os i den yderste Nød stedne, men nu ved den sjældneste Lykke udfriede Mennesker.“ Saaledes indleder Kaptajn Bille Beskrivelsen af de sidste seks Dages Rædsler, der skulde føre hans Skib og hans Folk frelst tilbage til Livet, men ham selv til Døden i en lille irsk Havnestad.



Det var som sagt den 11. Januar, Tæppet gik op for dette sidste dramatiske Akt. Allerede om Morgenen begyndte Kulingen at stige mod Storm, og Folkene blev da sendt til Vejrs for at bjærge Storsejlet, men næppe var de kommet op, før en kæmpe stor Braadsø brød ind over Skibet og sendte den tunge Barkasse, der stod velsurret i sine Klamper, ned i Læsiden med et dundrende Brag. Alle Mand blev øjeblikkeligt kaldt ned for at surre det svære Fartøj igen, inden det fik lavet for mange Ulykker under sin idelige Rousen frem og tilbage paa Dækket. Det var et haardt og møjsommeligt Arbejde at faa gjort Baaden fast, for Skibet rullede stærkt i den himmelhøje Sø, saa man næsten ikke kunde staa fast paa det slingrende Dæk, men om sider var alt i Orden igen, og Folkene blev atter sendt til Vejrs for at bjærge, hvad bjærges kunde af Sejlene, som Stormen i Mellemtiden havde flænget i Stumper og Stykker.

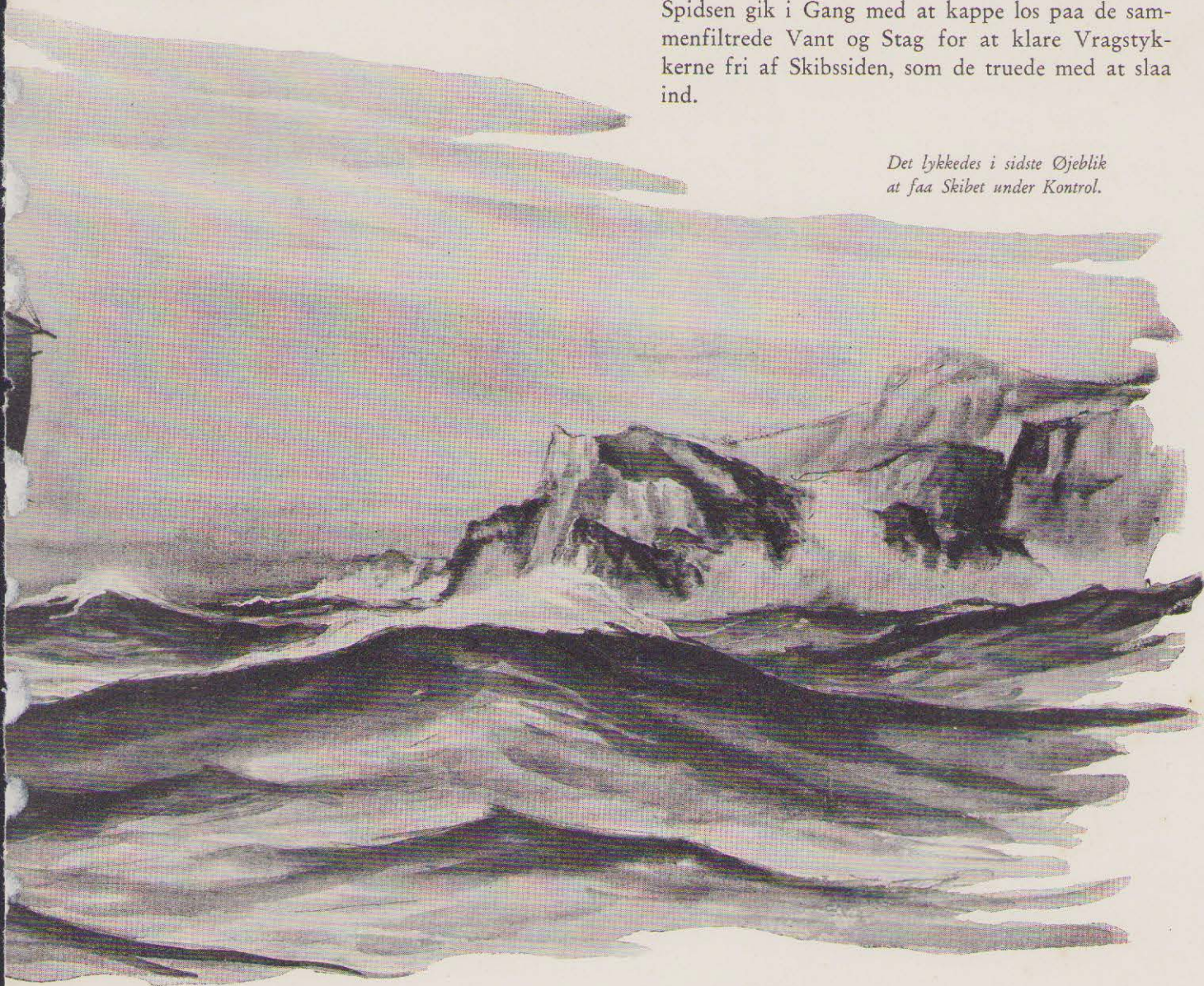
Det var, som om Orkanen kun havde ventet paa dette Øjeblik til at sætte sit næste Angreb ind paa

det ulykkelige Skib, for knapt var Folkene kommet ud paa Storaaen igen, før Vinden sprang fra Sydvest om i Nordvest. „Bornholm“ faldt tværs i Søen, og i samme Nu brød en Styrtsø ind agterfra, fyldte hele Kahytten og bruste ind i Archeliet, samtidig med at Bovsrydet sprængte sine Forstøtninger og brækkede af, saa det tillige med Forstangen gik i Søen kort efter, fulgt af Fokkemasten, der „knak med en forfærdelig Bragen og faldt ned paa Dækket, i hvilken den slog et Hul af 16 à 20 Quadrat Fods Størrelse og blev liggende i Skibet hængende ved alle sine Vant.“

Fem Topsgaster opholdt sig oppe i Fore-Mær, da Masten brød sammen, men det lykkedes dog at faa bjærget de fire af dem, forslaaede, men dog i Live, ud af Ruindyngerne, men den femte tog Søen med sig ned i Dybet.

Det var et Øjeblik, som om alle stivnede, kun opfyldt af den ene Tanke: „Nu er alt forbi,“ men det var ogsaa kun et Øjeblik, saa sejrede Viljen til Livet, og alle Mand med Chafen og Officererne i Spidsen gik i Gang med at kappe los paa de sammenfiltrede Vant og Stag for at klare Vragstykkerne fri af Skibssiden, som de truede med at slaa ind.

*Det lykkedes i sidste Øjeblik
at faa Skibet under Kontrol.*



„Men i alt dette maa jeg prise Himlen og de kække, danske Sømænd, jeg havde indenbords,“ skriver Bille med berettiget Stolthed over sine Drenge Daad. „I et Øjeblik havde hver Mand sin Øxe, sin Entre-Bil eller sin Kniv, og med uforfærdet Hurtighed begyndte alle Mand Arbejdet.“

I mere end 2½ Time huggede Folkene løs for at kappe los paa Stumperne, mens Søerne udenfor sendte Skumsprøjtet sviende alt ind over den luv Lønning, til omsider det sidste Stykke Vant, der bandt Vraggodset til Fregatten, sprang med en syngende, svirrende Lyd, og Resterne af Bovsprydet og Fockemasten drev bort ad Læ til.

Skibet var reddet fra at blive slaet i Stykker, og den værste Fare dermed lykkeligt undgaaet for denne Gang, men en ny og større Fare dukkede op forude, idet man kunde befrygte, at Vind og Strøm snart vilde kaste det afmastede Skib ind paa Irlands nære Klippekyt. Dag og Nat arbejdede Besætningen ihærdigt paa at faa rigget en Nødmast op, saa man kunde faa Skibet til at sejle igen. Det kneb med at faa Arbejdet fra Haanden, for Sygelisten steg faretruende, mens „de raske Folk fast hensmægtede af Fatigue, Vaagen, den evige Regn og Sne samt de kolde, haarde Storme,“ men Kaptajn Billes straalende Eksempel flammede alle op til at yde næsten det overmenneskelige. Han skaanede ikke sig selv, men var paa Færde Dag og Nat og opmuntrede sine Folk, skønt han vel efterhaanden mistede Trøen paa, at Miraklet kunde ske, for alle Anstrengelser for at faa Skibet til at lystre Sejl og Ror syntes gæves. Uden Styr drev det for Vejret mod sin Skæbne.

„Hvor megen Styrke hørte der ikke til at bære den tunge Skæbne, da vi saa, at Skibet slet ikke agtede Sejlene. Vi havde gjort alt muligt for at faa Skibet styrbart, men nu var alle Raad tomme, og vi troede at spore en ubøielig Skæbne, som uforanderlig havde svoret vor Undergang.“ Saadan skrev han om den Dødsdom, han mente allerede var fældet.

Men Frelsen kom.

Dagene og Nætterne gik hen med det „samme rædsomme forfløyne Uvejr“, og endelig saa man den 17. Januar om Morgen den Syn, man saa længe havde gruet for. Ud gennem Regndisens graahvide Slør traadte pludselig de taagede Konturer af et stejlt Fjeld frem, slørede og halvt udviskede. Det var Irlands frygtede Kyst, der dukkede op omtrent fire Mil borte. Heldigvis lykkedes det i sidste Øjeblik at faa Skibet under Kontrol; langsomt begyndte det at skyde over Stævn og faa lidt Fart paa, saa man kunde styre klar af Landet og undgaa at drive

ind paa Stenene, men knap var Næsen vendt bort fra Landet, før Klipper og Skær med en brydende, sydende Himmelbrænding dukkede op forude. Det viste sig, at „Bornholm“ i Løbet af Natten var drevet ind i en Bugt, og Chefen besluttede sig da til at styre lige ind mod Kysten, idet han antog, at det høje Land, man først havde set, maatte være en Ø, bag hvilken der sikkert kunde findes en brugbar og nogenlunde beskyttet Ankerplads.

Nærmere og nærmere kom Landet, men Lodskuddene gav ingen Bund — der var stadig over 100 Favne Vand under Kølen, og saa faldt Natten paa. Det blev en spændende Sejlad i det buldrende Mørke med det næsten umanøvreedygtige Vrag mellem de ukendte Skær og Klipper, indtil man endelig hen paa Morgen fik Bund med Loddet — 30 Favne Vand — nu kunde omsider Ankeret falde.

„Intet Menneske kan forestille sig vor Glæde,“ skriver Bille. „Lod alle Folkene kalde sammen, forestilte dem Guds besynderlige Naade imod os og holdt Taksigelsesbøn for de overvundne Farer.“

Lidt op ad Dagen, da det blev lyst, kom fire irske Lodser ud, og efter langvarig Parlamenteren førte de Fregatten ind til en lille Havneby New Port Prat, hvor Myndighederne med stor Hjælpsomhed tog imod det ilde tilredte danske Skib og dets tapre Besætning, af hvilke mange nu, da Spændingen var ovre, faldt sammen og „blev galne“. Kun 30 Mand af de oprindelige 270 Mand var „paa Højkant“, og Kaptajn Bille maatte nu som den eneste raske Officer ordne alle Spørgsmaal om Oprettelsen af et midlertidigt Hospital, der kunde tage sig af alle de mange Syge, og om Provianteringen; som det var meget vanskeligt at faa ordnet i den lille By, der ikke var indstillet paa at kunne møtte saa mange nye Munde. Utrætteligt var Kaptajn Bille paa Færde Dag og Nat, men da alt var ordnet, var ogsaa hans Kræfter udtømt, og han faldt sammen af Overanstrengelse og maatte gaa til Sengs med Nervefeber. I ni Døgn kæmpede han mod Døden, til han maatte give op den 17. Marts 1782, faa Dage før den danske Konges Budskab, hvori Majestæten udtalte sin allerhøjeste Tilfredshed med Chefens, Officerernes og Mandskabets gode Konduite, naaede frem til den fjerne irske Havneby.

Meget Vand er løbet i Stranden siden hine længst forsvundne Dage, og mange Storme er gaaet hen over Atlanterhavets uendelige Vidder siden da, men alligevel bør vi Danske stadig mindes Mathias Bille og hans Mænd, der stred og kæmpede den næsten haabløse Kamp mod Elementernes Overmagt — og vandt, fordi de, som de danske Sømænd de var, ikke vilde give op.

CHR. CHRISTIANSEN

»Henry B. Milner«s sidste Rejse

Illustreret af Oscar Knudsen

FULDSKIBET „Henry B. Milner“ havde i sin Glansperiode været en af U. S. A.'s stolteste og hurtigste Theclippere og havde gjort mange Rekordrejser, før Tidernes Ugunst og Dampskibene reducerede den, som saa mange stolte Svaner af samme Slags, til Olie- og Petroleumslæber for Standard Oil Company. Og nu laa den, otte Dage ude fra Manila, paa Rejse til Boston for en svag Brise tværs af Gaspar, en af Smaaøerne i det indiske Arkipelag.

De fleste Skibe, der kom fra Kinaøen og skulde ud i det indiske Hav, gik som Regel gennem Banca- eller Sundastrædet, men Kaptajn Maxwell holdt paa Strædet ved Gaspar, der er baade bredere og dybere end Bancastrædet, og hvad Sundastrædet angik, havde de fleste Ostindie- og Kinafarere faaet Respekt for det, siden Vulkanen Krakatau, der ligger midt i Strædet, en halv Snes Aar i Forvejen ved et Kæmpeudbrud, der sporedes over den halve Jordklode, havde vendt op og ned paa Bundforholdene og anrettet umaadelige Ulykker og Skader i Hundreder af Miles Omkreds.

Men denne Morgen i Anno 1891, da Kaptajn Maxwell stod paa Halvdækket af sit Skib for at tage det gennem Strædet, var han langtfra tilfreds med Tingenes Tilstand. At Vejret de sidste Dage havde været uroligt, haarde Byger med en Syndflod af nøddestore Regndraaber, Torden, Lynild og i Massevis af Skypumper, der dansede rundt i en uhyggelig Nærhed af „Henry B. Milner“, kunde endda gaa an, „Glasset“, Barometret, stod stadig godt, saa der skulde ikke være Grund til at vente, at en Tyfon var under Opsejling. Hvad der foruroligede Kaptajn Maxwell var, at Strømmen var usædvanlig stærk, og Vandet, som ellers var rent og klart, nu var grumset og uigennemsigtigt. Her i dette Arkipelag, hvor det vrimlede med Vulkaner, der ofte var i Virksomhed, kunde disse ogsaa indvirke paa Havbunden. Kaptajnen gav Førstestyrmand, en kæmpestor Russer, der havde sejlet i Yankeeskibe fra sin grønne Ungdom, Besked paa at lodde. Men de Dybder, man fik,

svarede til de, som var angivet i Kortet, saa i den Retning var der ikke noget at bekymre sig over.

Den lille Ø, Pulo Leat, dukkede op forude om Bagbord, og Kaptajnen holdt ned mod den for at gaa et Par Sømil klar af den. Han stod og talte med Styrmanden, Marakof, da denne pludselig gav et forundret Udraab fra sig og pegede agterud. Og intet Under, Kaptajn Maxwell stod som forstenet ved det Syn, der viste sig, da han kiggede i den angivne Retning.

Kimingen syntes at tone frem halvvejs oppe paa Himmelhvælvet, Havet var blevet til en lang, mørkeblaa Bakke. Skibets Agterende laa højere end Boven, ikke meget, men det kunde dog ses og mærkes, og skønt Vinden stadig var svag, tiltog Skibets Fart kendeligt, ikke gennem Vandet, men Luften, Sejlene slog Bak mod Master og Stænger. Af Øen Gaspar, som havde været tydelig at se før, saas nu kun nogle smaa spidse Høje. Resten var forsvundet under denne Flodbølge, mange, mange Meter høj og flere Mil lang, der nu rullede hen over Strædet ved Gaspar, fejende alt bort foran og med sig.

Om Bord i „Henry B. Milner“ kunde man absolut intet foretage sig i de kritiske Minutter, der nu paafulgte; thi skønt det forekom de ombordværende en Evighed, varede det hele kun faa Minutter. Skibet drev med Flodbølgen med Eksprestogs fart, de smaa Sejl fløj i Laser, og Bramstænger og de øverste Ræer kom ned paa Dækket. En fraadende Sø fejede ind over Halvdækket i hele Skibets Længde, tog alt opstaaende og Baadene, undtagen Giggen, der laa surret paa Kahytstaket, med sig. Det var Kammen af Flodbølgen, der havde naaet Skibet, et Øjeblik efter var det, som om Agterskibet gik ned, medens Boven rejste sig. Kaptajn Maxwell mente, at det værste var overstaaet. Flodbølgen havde heldigvis ramt „Henry B. Milner“ langskibs. Var den kommet tværs, var Skibet sikkert gaaet rundt. Og saa rystedes Skibet af et voldsomt Stød, efterfulgt af øresønderrivende Knagen og Bragen. Masterne og Ræerne ramlede udover Siden, Dækket syntes at hæve

sig i Vejret, og Plankerne faldt fra hverandre som en Tømmerstabel, der væltes, medens svære Spanter og Knæ splintredes som Tændstikker. I de faa Minutter, Flodbølgen havde baaret „Henry B. Milner“ paa sin brede Ryg, havde den bragt den hen til et af de Rev, der omgiver Pulo Leat, og landet den der midt paa en Klippespids, Skibet var bogstavelig talt spiddet fast paa en Kæmpegaffel.

Nu begyndte det at blæse op. Gang paa Gang brød Søerne ind over Vraget og rystede det fra For til Agter. Forskibet truede med at rive sig løs, og Kaptajn Maxwell kaldte Folkene sammen agter. Det viste sig, at ingen af Folkene manglede, nogle af dem havde faaet slemme Knubs ved at blive kastet omkring mellem det nedstyrtede Vraggods, og en af Matroserne havde brækket Benet, men i det store og hele var Besætningen sluppet godt fra den Karusseltur, de havde været med til. Der var to Passagerer med Skibet, en spansk Købmand fra Manila og en Amerikaner, der havde været ansat i Standard Oil Co. Afdeling i Ilo-Ilo, begge var taget med „Henry B. Milner“ for at opleve en rigtig Sørejse, og nu fik de deres Lyst styret. Og da det var livsfarligt at opholde sig over Dækket, da Søerne uafsladelig brød ind over Skibet, blev alle Mand, 24 i Tallet, sendt ned i Kahytten og Kamrene agter.

Kaptajn Maxwells eneste Haab var nu, at Øen Pulo Leat atter vilde genopstaa, for det sidste han saa af den, før Mørket faldt paa, var nogle faa Træer, der stod paa de højeste Punkter paa Øen, ellers var den begravet under Vandmasserne. Var Havbunden, og med den Øen, sunket under det vulkanske Udbrud, var de Skibbrudnes Stilling fortvivlet. Uden Baade, thi med det allerfineste Vejr kunde Giggen næppe rumme Halvdelen af Mandskabet, Vraget kunde falde fra hinanden naar som helst, vilde den eneste Udvej til Bedring være en Flaade, og at drive rundt paa en saadan i dette Farvand, der vrimlede med Hajer og det, der næsten var lige saa slemt, malajiske Sørøvere, var Udsigterne til at naa beboede Steder lig Nul. Og Situationen blev endnu mere kritisk, da Forskibet brækkede løs ved Midnatstid og forsvandt. Men hen paa Morgenstunden flovede det af, og da Dagen brød frem, lys og klar, skinnede Solen ogsaa paa Pulo Leat, det meste af den saa bar og glat, som var den spulet og skrubbet med Kæmpekoste, men det var fast Grund under Fødderne for de Skibbrudne. Og Vraget hang saa højt paa sit Spid, at man kunde ro under det med en Baad. Men Kaptajn Maxwell stoledede ikke paa denne Piedestal og lod Mandskabet gaa i Gang med at indrette sig i Land saa hurtigt som muligt.

Vraget laa en halv engelsk Mil fra Øen, og Kaptajnen delte sit Mandskab i tre Hold: et hentede Proviant og Varer fra Skibet, et andet gik under Styrmandens Ledelse i Arbejde paa at oprette en Lejr, og det tredie arbejdede sammen med Tømmermanden paa at lave en Flaade, for det var Kaptajnens Mening at sende Giggen afsted til Java efter Undsætning, saa snart det lod sig gøre, men han maatte have en Flaade for stadig at kunne komme til og fra Vraget. Alle, der var i Stand til det, gik i Gang med godt Humør, undtagen Spanie-

ren, der mente, at den Slags Arbejde laa under hans Værdighed. Han kom dog paa andre Tanker, da Kaptajn Maxwell meddelte ham, at under de foreliggende Omstændigheder var der ingen Forskel paa Kong Salomon og Jørgen Hattemager, og at Don Perez maatte smide Jaketten og tage det Arbejde, han blev sat til, eller forlade Selskabet og klare sig selv. Og under Styrmand Marakofs kyndige, men maaske lidt haardkogte Ledelse gik det snart helt godt.

I Slutningen af forrige Aarhundrede havde de store søfarende Nationer mange Orlogsskibe stationeret i Østen, Farvandene blev hyppigt afpatruljerede, og der blev gjort kort Proces med de kinesiske og malajiske Sørøvere, man fik fat i. Det hændte ikke sjældent, at en Orlogsmand kom sejlene med Rækker af de gule Pirater dinglede under Ræerne til Skræk og Advarsel for Kolleger i Sørøverhaandværket. Men det skete dog stadig, helt op til Aarhundredskiftet, at en fredelig Koffardimand blev overfaldet og plyndret af Pirater, især naar de laa for Vindstille inde under Kysterne eller i de mindre befærdede Stræder, der er saa talrige i det indiske Arkipelag. De fleste Kinafarere havde da ogsaa Vaaben om Bord, som de i givet Tilfælde kunde fordele mellem Mandskabet. Men det var kun i den yderste Nød, at man gav Folkene Vaaben i Hænde. Forholdet mellem Officerer og Mandskab i de Skibe var som Regel ikke saaledes, at man turde bevæbne Folkene, før det gjaldt deres eget Skind.

Kaptajn Maxwell tog Stewarden, Kokken og et Par Matroser med sig i Giggen for at tage det af Provianten, man havde mest Brug for, samt Vaaben og Ammunition i Land fra Vraget. Der var mere end nok af Vaaben fra „Henry B. Milner“s Storhedsperiode, da Besætningen havde været dobbelt saa stor som nu, det var ganske vist gamle, umoderne Springfield Karabiner, Smith & Wesson Arme Revolvere og rustne Huggertter, men hvis man skulde blive angrebet, var det ikke af en veludrustet Fjende, men af en Flok Halvville, der var ude for at plyndre, og Kaptajnen vidste, at hans Folk, naar det gjaldt Livet, vilde kæmpe som Løver.

Det tog det meste af Formiddagen, før man kunde sætte Kursen mod Land med den første Ladning Gods fra Skibet, og nu viste det sig at være et haardt Job at komme ind til Strandbredden. Vandstanden var sunket yderligere, og Øen var omgivet af et Bælte tykt, sejgt Søgræs, saa stærkt, at selv den voldsomme Flodbølge ikke havde været i Stand til at rive det løs. Det tog flere Timer for at faa den tungt lastede Gig saa langt ind til Stranden, at man kunde faa Sagerne i Land. Saa blev Kokken sat til at lave Mad til Folkene. Gryder og Pander eller andre Køkkengrej var der ingen af, de var gaaet overbord med Kabysen, men en Sømand er som bekendt aldrig raadvild, man hjalp sig med Konserverdaaser, Petroleumsdunke og Margarinetin. Værst var det med Ferskvandet; de store Beholdere var gaaet væk med Forskibet. Alt, hvad der var at opdrive af denne uundværlige Vare, var to smaa Ankere, der havde været fastsurret paa Agterdækket, og de slog ikke ret meget til. Kaptajn Maxwell satte et Par Mand til at



Flodbølgen havde heldigvis ramt Skibet langskibs.

grave efter Vand, og de var saa heldige at ramme et Sted, hvor Vandet kom frem i fire Fods Dybde. Det var brakket, men drikkeligt, og næppe rygtedes Fundet, før Mandskabet strømmede til, og i Løbet af kort Tid var Brønden udtømt. Man maatte sætte Vagt ved den, og da der blev gravet dybere, gav den over en Pøs Vand pr. Mand i Døgnet, det var den almindelige Skibsration, saa det slog til.

Hen paa Eftermiddagen nærmede en malajisk Prow (et langt, smalt Fartøj, der bruges af de Indfødte i det indiske Arkipelag), sig Vraget. De sejlede dog bort igen, da Kaptajn Maxwell prajede dem for om muligt at faa en venskabelig Samtale i Gang med dem, og der var ingen Tvivl om, at de ikke ønskede at forhandle med de Skibbrudne, men vilde komme tilbage med Forstærkninger for at dræbe dem, saa de kunde plyndre Vraget,

og de Fyre kunde bruge alt. Kaptajnen kaldte alle sine Folk sammen, fortalte dem, hvad de kunde vente sig, opfordrede dem til at udvise den fuldstændige Disciplin og sagde, at de maatte arbejde uden Ophold, til de havde bjærget alt det, de kunde fra Vraget og bygget en Forskansning rundt om Lejren. Hele Natten arbejdede de uden Hvile eller Søvn, saa var det, de mente at have Brug for, slæbt i Land og anbragt indenfor et Brystværn dannet af Planker og Brædder. Derpaa blev Gigen gjort klar, og med Proviant og Vand til otte Dage satte 2. Styrmand Morris og to Matroser Kurs mod den hollandske Krigshavn „Soerbaya“ paa Java for at formaa Myndighederne der til at sende en Hjælpeekspedition efter de Skibbrudne. Det var en vovelig Færd, de tre Mænd gav sig ud paa, og Kaptajn Maxwell vilde ikke give nogen bestemt Ordre til at gaa i Baaden, men



I Løbet af kort Tid gjorde Malajerne omkring og flygtede hylende.

da han havde forklaret Folkene, at han agtede at sende Giggan ud og bad Mandskabet melde sig frivilligt, var alle uden Undtagelse villige. Han lod da 2. Styrmand udtage de Folk, han ønskede med paa Turen, og under Kammeraternes Hurraraab skød det lille Fartøj ud paa sin farlige Rejse.

Imidlertid havde Styrmand Marakof faaet bygget en hel lille Fæstning af svært Vraggods og ilanddrevne Træstammer. Af Sejldug havde han rejst et Telt, der baade kunde yde Ly mod Solens brændende Straaler og eventuelle Regnbyger. Saa fik Mandskabet, efter at der var udtaget Vagter til stadig at holde et vaagent Øje med mulige Overfaldsmænd eller forbipasserende Skibe, Tid til at tage sig en haardt, tiltrængt Hvile. Ingen vidste nemlig, hvorlænge Freden varede. Malajerne vilde sikkert saa hurtig, de havde trommet Forstærkninger sammen, komme mandstærke tilbage, og det vilde næppe tage lang Tid. Her var i Massevis af Øer i dette Farvand, og hver eneste af disse Øer var beboet af Folk, der drev Sørøveri i stor Stil, naar de havde Lejlighed til det. Ganske vist sendte de store søfarende Nationer af og til en Orlogsmand en Tur rundt mellem Øerne for at skræmme Malajerne, og naar det skete, holdt disse sig ogsaa fredeligt og roligt paa deres Øer, men saasnart Orlogsmanden var forsvunden, kom Røverne

ud af deres Smuthuller og kæmmede Farvandene for de Handelsskibe, de kunde faa fat paa.

Et Par Dage gik, uden at der skete noget, men paa Trediedags Eftermiddag fik de Skibbrudne en halv Snes Prow'er i Sigte, og det var snart klart, at de styrede ind efter Øen. Styrmand Marakof var straks Fyr og Flamme. Han gav Folkene Besked paa at fyre løs paa Fartøjerne, saasnart de kom indenfor Skudhold, men Kaptajn Maxwell gav Kontraordre, han vilde atter forsøge at forhandle sig frem, og Styrmanden maatte knurrende lystre, men han svor paa, at det vilde være unyttig Tidspilde, han kendte de brune Sataner, sagde han, og det eneste, de var ude efter, var Mord og Plyndring. Og det viste sig, at han fik Ret. Da Malajernes Baade tørnede mod Strandbredden, sprang Mændene i Land, og i fuldt Løb gik det op imod Lejren. Kokken fra „Henry B. Milner“, der var Kineser og sagde, han kunde tale malajisk, raabte til dem, at Kaptajn Maxwell ønskede at forhandle med Høvdingen, men det tog de ingen Hensyn til, i Stedet for affyrede de nogle Skud, og før Kaptajnen kunde forhindre det, begyndte nogle af Matroserne ogsaa at fyre. Et Par af Angriberne trillede hen ad Jorden, og saa var Spillet gaende. Under vilde Hyl og Raab stormede Piraterne frem mod Forskansningen, men blev modtaget af en regulær Salve,

der strakte en halv Snes af dem til Jorden. De andre standsede, nogle af dem smed sig ned og fyrede løs, men Sømandene laa godt dækket bag deres Brystværn, og deres Ild gjorde god Virkning. I Løbet af kort Tid gjorde Malajerne omkring og flygtede hylende ned mod deres Prow'er, og Søfolkene, der nu var kommet i Krigshumør, vilde forfølge dem, men Kaptajnen forhindrede dette; selv om der var faldet en halv Snes Pirater, var Overmagten dog mindst tredobbelt endnu, og i aaben Mark var de smidige og snu Malajer yderst farlige Modstandere.

Den varme Modtagelse, Piraterne havde faaet, drev dem dog ikke længere væk fra Øen end ud til Vragresterne. Her lagde de deres Fartøjer i Læ af disse, kun en lille Prow forlod Flaaden, rimeligvis for at hente yderligere Forstærkninger. Og de Skibbrudnes Stilling var yderst kritisk; det eneste, der nu kunde redde dem, var, at Giggen naaede ind til Soerbaya eller en anden Havn, hvorfra der kunde tilkaldes en Orlogsmænd. Thi selv om de skulde træffe et Koffardiskib, vilde det ikke hjælpe dem. Ingen Skibskaptajn vilde risikere at indlade sig paa et saa voveligt Foretagende som at sætte sine Baade ud og hente de Skibbrudne lige for Næsen af malajiske Pirater.

Og disse gav sig god Tid. Det lod til, de følte sig sikre paa deres Bytte. Den ene Dag gik efter den anden, og for hver Dag, der gik, voksede Piraternes Styrke. Prow efter Prow kom til, fortøjede bag Vraget, og ingen viste Tegn paa at angribe. Og som Tiden gik, svandt Haabet om Redning, og Frygten for, at Giggen skulde være blevet opsnappet af Pirater eller forlist, bredte sig mellem de Skibbrudne. Værst var det dog, da man opdagede, at Vandstanden i Brønden aftog kende- ligt, uden Vand kunde de Skibbrudne ikke holde Stillingen ret mange Dage, og der var ogsaa Grænser for, hvor lang Tid Provianten kunde strække til. Men trods dette var de haardhudede Søfolk ved godt Mod og rede til at forsvare sig og holde ud til det yderste. Ombord i „Henry B. Milner“ havde der ofte været Spektakler mellem Officerer og Mandskab, Skænderier og Slagsmaal havde været dagligdags Begivenheder. Men den fælles Fare havde fuldstændig ændret disse Forhold, nu var hver eneste Mand i den lille Skare rede til at kæmpe for sit og sine Lidelsesfællers Liv, og der herskede den bedste Forstaaelse og Disciplin overalt i Lejren.

Der gik en halv Snes Dage, og Søroverne havde samlet en anseelig Flaade sammen. Kaptajn Maxwell anslog Malajernes samlede Styrke til omkring 150 Hundrede Mand og ventede et Angreb naar som helst. Og saa kom det en Morgen, en Timestid før Daggrø, da Himlen var overtrukket med sorte Regnskyer, og Grav-



Styrmand Marakof sank ned paa en Planke.

mørke rugede over hele Øen. Kaptajn Maxwell aflagde senere i Søforhøret følgende Beretning:

„Om Aftenen den 29. November holdt jeg Generalmønstring over Mandskabet og meddelte dem, at Stillingen var uholdbar i Længden, og at vi maatte forsøge at komme bort fra Øen. Styrmand Marakoff foreslog, at vi skulde søge at lokke Piraterne til at angribe os, prøve at slaa os igennem i sluttet Trop og sætte os i Besiddelse af de største Prow'er. Det var et voveligt Foretagende, men den eneste Udvej og vilde sikkert koste en Del af os Livet, men skulde der gøres noget, maatte det være, før Mandskabet var udmattet af Mangel paa Vand og Proviant. Natten var klar og maanelys, og da jeg havde Vagten fra Kl. 12 til 4, lagde jeg Mærke til, at der var mere Travlhed i Piratflaaden end sædvanlig. Jeg bemærkede dette til Styrmanden, da han afløste mig, og vi blev enige om, at Malajerne nu vilde angribe og søge at faa en Ende paa det. Medens vi talte sammen, trak store Skymasser op fra Nordost; i Løbet af en halv Timestid var Himlen fuldstændig dækket af tunge Skyer, og det var bælgmørkt. Jeg gav Ordre til, at alle Mand skulde pures ud og indtage deres Poster, og næppe var dette sket, før Piraterne var over os. Mørket var saa tæt, og de brune Djævle bevægede sig saa lydløst, at mange af dem naaede helt op til Brystværnet, før vi opdagede dem. Den første Salve blev brændt af lige i Næsen paa Røverne. Nogle af dem lykkedes det at komme helt op paa Brystværnet, men de blev hurtigt kastet ned. Men stadig myldrede de frem, og i Stedet for at angribe os fra een Side, omringede de nu Lejren fra alle Sider. Det var, hvad jeg havde frygtet. Vi var ikke Mandskab nok til at forhindre dem i at kravle over Forskansningen, og kom der først et stort Antal af dem indenfor, vilde det snart være ude med os. Og skønt Søfolkene kæmpede drabeligt og var paa Færde overalt, lykkedes det dog en Snes Pirater at

komme indenfor Brystværnet, og Situationen var alvorlig, men Styrmand Marakoff reddede den.

Denne Mand, der stod sine seks Fod og fire Tommer i sine Strømpesokker, var kendt i den amerikanske Handelsflaade som særlig „haardkogt“, og jeg havde ombord i „Henry B. Milner“ ofte set Beviser paa hans uhyre Styrke. Og nu, da han havde Fjenden klods inde paa Livet af sig, fik han Bersærkergang. Idet han greb om Riffelløbet med begge Hænder, svingede han sit Vaaben om sig som en Kølle, meden han brølede til sine Matroser om at følge sig. Og alt, hvad der kom indenfor den Cirkel, han beskrev med Kolben, fejedes væk. I Løbet af et Par Minutter laa de fleste af de Malajer, der var kommet indenfor Brystværnet, døde eller døende omkring ham. Riflen var knækket midt over, han kastede Stumpen af Løbet fra sig, sprang ind paa to Malajer, greb en i hver af sine mægtige Labber og klaskede dem sammen — og slængte dem saa fra sig.

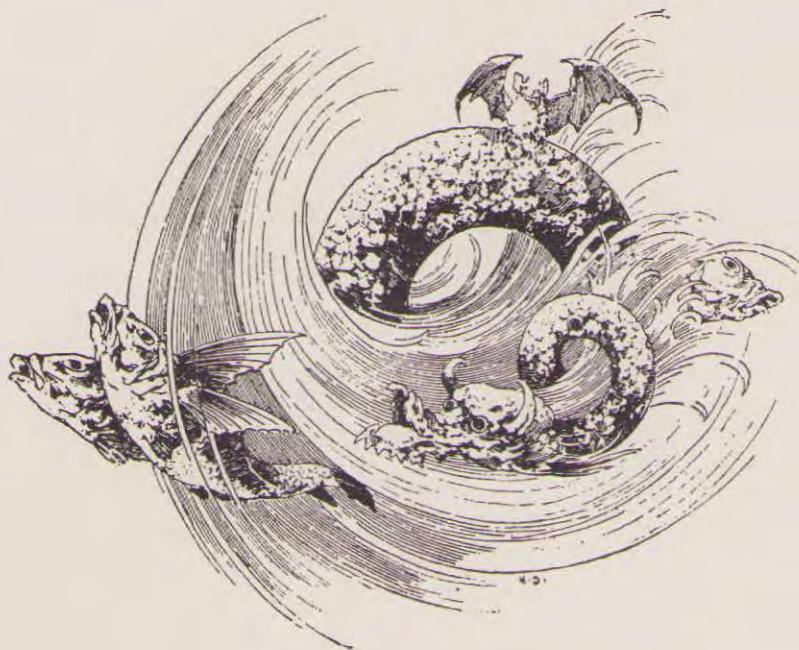
Under Kampen var Dagen brudt frem, pludselig som det sker paa disse Breddegrader, og da Angriberne atter havde trukket sig tilbage, kunde vi faa et ordentligt Overblik over Situationen. Det saa ikke godt ud. Syv af Mandskabet laa mere eller mindre saaret paa Valpladsen, den spanske Købmand var dræbt. Og Styrmand Marakoff sank ned paa en Planke, medens han trykkede begge sine store Hænder mod Underlivet.

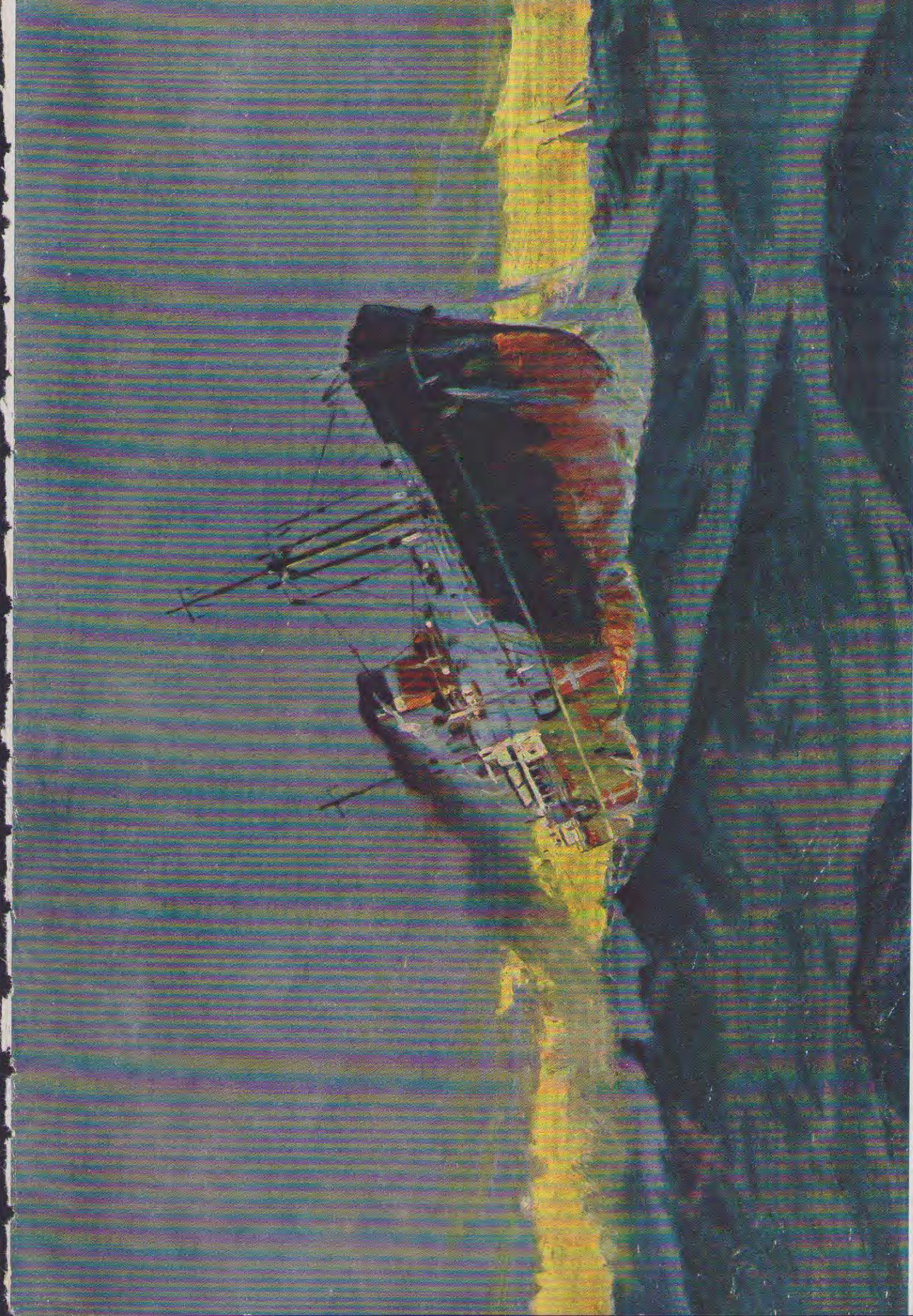
„En af de forbandede Sataner fik Ram paa mig,“ stønnede han. „Han jog sin Kris ind i Maven paa mig, jeg er færdig.“ Han pressede Hænderne haardere mod Saaret for at standse Blodet, der stod frem i en tyk Straale. Hans Blik gled hen over Kamppladsen, og et bredt Smil gled hen over hans vejrbitte Ansigt:

„Men jeg fik gjort Kaal paa nogle Stykker af dem, Kaptajn. Saadan skal de have det, de Banditter,“ brummede han og faldt om paa Siden. Han var død. En dygtig Officer og en tapper Mand.

Der faldt et Skud ude fra Havet. Det efterfulgtes af andre, og vi saa nu Resterne af Piratflokken tage Flugten ned mod Strandbredden. I Kampens Hede havde ingen af os set, at Hjælpen var nær, en Orlogsmænd styrede for full speed ind mod Øen. Søfolkene udstødte Hurraraab, medens de affyrede Skud paa Skud efter de Flygtende. Og Krigsskibet forfulgte de flygtende Prow'er og sendte hver eneste af dem tilbunds, før de kom op under Øen og satte Baade ud for at afhente os.

De tre Mænd i Giggen havde haft en drøj Tur. De havde haft Vindstille det meste af Tiden, siden de forlod Pulo Leat. Vand og Proviant var sluppet op. De havde roet Giggen næsten hele Vejen og var halvdøde af Overanstrengelse og Sult, da de opdagede Orlogsmænd paa Højden af Samarang. Det var den hollandske Krydser „Zaandam“, og Chefen satte øjeblikkelig Kurs mod Pulo Leat for at komme os til Hjælp. Vi blev modtaget med den største Gæstfrihed om Bord, og Skibslægerne tog sig af vore Saarede, hvoraf de fleste kun var lettere saaret, kun to var saa haardt medtaget, at de blev indlagt paa Militærhospitalet i Soerbaya, da vi ankom dertil. Resten af Mandskabet ønskede ikke at blive hjemsendt paa Konsulatets Regning, men rejste til Batavia for at søge Hyre der, medens den amerikanske Passager, Mr. Burton, der virkelig havde oplevet det, han var taget ud for, en eventyrlig Rejse, sammen med mig rejste hjem med første afgaaende Rutebaad.“





Maleri af V. Ovrstorff.

Paa Trampfart over Atlanten.

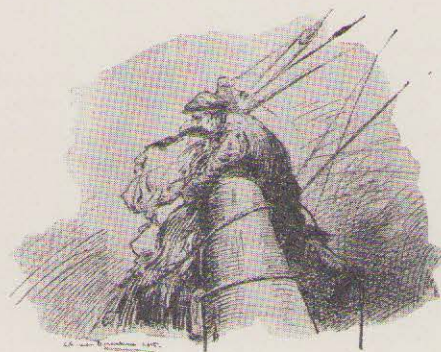
Bidr. Beretningen Rep.



En Bekendelse:

Juleaften

i Kædekassen



Af Oscar Jensen · Illustreret af Oscar Knudsen

HVAD jeg her vil fortælle, er hverken Digt eller Pral, men en ærlig Bekendelse af de Tanker, der alt i alt satte min Hjerne i Sving paa min første Juleaften som Sømand — eller vel rettere sagt som Skibsdreng — i det Herrens Aar 1889.

Det var om Bord i Fanø-Barken »Laura«, som førtes af afdøde Kaptajn H. P. Clausen, og som dette Aar var ude paa sin Jomfrurejse med Stykgods fra Hamburg til forskellige Pladser paa Vestkysten af Mexiko.

Vi laa til Ankers paa den aabne Red ved Mazatlan, og vi havde begge Ankere ude — det styrbords med 80 Favne Kæde og det bagbords med 60. Det var som sagt Juleaften, og vi havde i Løbet af Eftermiddagen efter en Maanedes trælsomt Slid i Krøbelspil og Lastrum fuldendt Losningen i Lægtene af den Del af vor Ladning, som skulde udskibes paa denne Plads. Derfra skulde vi til Guaymas højt oppe i den kaliforniske Havbugt, men det var den almindelige Mening baade For og Agter, at vi skulde blive liggende og holde Juleaften, hvor vi laa, og først lette for Guaymas den følgende Morgen. Der var ganske vist ingen af os i Lukafet, der endnu kendte Kaptajn Clausens Mening i saa Henseende; thi han havde været i Land siden Middag — naturligvis for at udklarere, og han var endnu ikke kommet om Bord igen, da vi Kl. 18 skejede ud, efter at vi havde rigget Lossegrejerne ned, klaret op overalt og havde spulet Dækket.

Vi gik derefter i Gang med vor personlige Renselse efter Dagens Slid med Losningen, og i Anledning af den forestaaende Højtid blev der hverken sparet paa Sæbe eller Vand, ligesom vi ogsaa alle pyntede os med vore bedste daglige Kisteklæder efter de klimatiske Forhold. Jeg for min Part stak

i en ren, hvid- og blaastribet Flonelsskjorte og et Par hvide Lærredsbukser. Dette var mit bedste til Skibsbrug i Troperne.

Niels Kok havde travlt med at tilberede Julemaden. Han rumsterede i Kabysen med Potter og Pander, skældte ud og svedte og var ikke til at komme i Nærheden af for sin egen Vigtighed og det Hemmelighedskræmmeri, han havde med Førstestyrmanden — »den Sorte«, som denne vor Overordnede altid benævnedes — vel at mærke, naar han selv var uden for Hørevidde. For øvrigt havde han og Kokken ikke meget at lade hinanden høre med Hensyn til Kuløren; men mens Styrmanden havde sin i Haar og Skæg, havde Kokken sin af Mangel paa Renlighed. Hvad disse to stak Hovederne sammen om, maatte ingen i Lukafet faa at vide — og heller ikke vor Andenstyrmand, som hed Sørensen, men som paa Grund af sin enorme Længde gik under Navnet »Skagens Fyrtaarn« og naturligvis ogsaa havde en lang Næse — i hvert Fald mod Kabysen, hvorfra der gennem den øverste aabne Halvdør trængte en lifflig Stegeduft ud paa Dækket — en Duft, der paa denne Aften, hvad enten den nu stammede fra Biksemad, Crackerhash eller brankede Bakskul, uvilkaarligt førte mine Tanker hjemover til de tidligere Juleaftener, jeg mindedes sammen med mine Kære, men som dog havde en anden Duft — Juleaftener med Risengrød og Mandelgave, Gaasesteg med Æbler og Svedsker og med Rødkaal til. Det var intet Under, om mine Tænder løb i Vand ved disse hjemlige Mindelser. Men mens alt dette vidunderlige forsvævede mig, havde min værste Plage om Bord — vel at mærke den værste næst efter »Fyrtaarnet« — Kaptajnens Kæledægge, den altid forædte Skibshund »Karo« for Gud ved hvilken Gang den Dag tilrettelagt en gastronomisk Observation til mig. Og midt i Tanken om Rødkaalen kom saa »Fyr-

taarnet«s Varsko oppe fra Halvdækket: »Mads! Her er en Højde! kom med Oktanterne!«

Dette Varsko tiltrænger vel en nærmere Forklaring:

Mads var det Øgenavn, jeg fik den første Dag, jeg kom om Bord, og det var »den Sorte«, der gav mig det. Af hvilken Grund han bærede mig med det, har jeg den Dag i Dag ingen Anelse om. Maaske har jeg ikke set særlig opvakt ud, da jeg præsenterede mig for ham med mit eneste og rigtige Fornavn; men alt om Bord i et saa stort Skib var ogsaa nyt for mig den Gang — dog nok herom. Jeg blev »Mads« og blev aldrig kaldt andet, og jeg adlød Øgenavnet rent mekanisk i de 22 Maaneder, jeg sejlede med dette Skib, saa jeg næsten helt glemte, hvad jeg virkelig hed. Og at dette Øgenavn ogsaa havde bundfæstet sig i mine Skibskammeraters Bevidsthed, fik jeg Bevis for, da jeg en Dag 30 Aar senere tilfældig traf nu afdøde Kaptajn Farup, som paa den nævnte Rejse var Letmatros med »Laura«, og som under vor Samtale saa mange Aar efter uafsladelig kaldte mig »Mads«.

Med Hensyn til Oktanterne, saa var dette to med en Stump Hyssing forbundne, spatelformede Stykker Træ, som »Fyrtaarnet« ved min første Tiltræden til Arbejde paa Dækket højtideligt havde overrakt mig med en mundtlig Instruks om deres Anvendelse til at »tage Højden« med — altsaa Højden til over Lønningen med det Griseri, Hunden besørgede paa Dækket. Med Overrækkelsen fulgte tillige en Paamindelse om at vise ham dem hver Morgen efter Frokost og et Løfte om noget tvetydigt, som jeg med mit Kendskab til Kaptajn Marryats Søromaner og med min ungdommelige og livlige Fantasi straks satte i Forbindelse med baade Kat og Kølhalning, dersom jeg ikke holdt dem rene.

»Det var din Julegave, Mads — altsaa den første,« ytrede »Fyrtaarnet« spydigt og med et syrligt Grin, da jeg pligtskyldigst havde »taget Højden« efter Hunden. »Der vanker nok flere.«

Jeg svarede ikke med Ord, men med et Smil, som det sømmede sig for en Skibsdreng af Aargang 1889 — en Skibsdreng, der ikke havde noget at skulle have sagt ud over at gentage en given Ordre som Bevis paa at have forstaaet den — eller Javel og Tak, naar han tiltaltes af en Overordnet, selv om Tiltalen ogsaa skulde være en Morsomhed paa hans egen Bekostning. Men ligefrem at give Udtryk for Bifald eller Taknemmelighed fandt jeg dog i dette Tilfælde ikke, der var Anledning til, og jeg sjøkkede stiltiende forefter med mine Oktanter.

Kort efter kom Kaptajnen om Bord, og der blev straks givet Ordre til at hejse Jollen og lægge den paa Plads paa Baadgalgerne over Ruffet. I Lukafet blev denne Ordre Mand og Mand imellem

modtaget med lidt Surmuleri. At lægge Jollen paa Plads nu, naar vi ikke skulde sejle før næste Morgen, var der ikke Spor af Mening i. Nu havde den ligget fortøjet agterude ved sin Fangeline en hel Maaned, saa kunde den vel ogsaa ligge i Vandet den Nat med. Men Surmuleriet naaede naturligvis ikke uden for Lukafdøren; thi en Ordre var der om Bord en Ordre, som ingen aabenlyst vovede at sætte sig op imod, og først da Jollen var paa Plads og surret, blev der varskoet til Skafning, hvorefter jeg fik travlt med at rette an i Lukafet og hente Maden fra Kabysen, hvilket var min faste Bestilling ved hvert Maaltid.

Saa gik der da endelig Hul paa Kokkens og »den Sorte«s Hemmeligheder — Flæskesteg med Sovs og søde Kartofler og med Surkaal til — en hel Flaske Genever til seks og en halv Mand, som Tømmermanden bemærkede — naturligvis med en Hentydning til mig som den halve Mand — og bagefter Risbudding med Korender og Sirup til Dyppelse. Ih, hvor vi smøvsede, og selv om der hverken var Spor af Flæsk eller sprød Svær paa Stegen, som var fra en af de sorte og magre mexikanske Grise og nærmest bestod af Kødtræver, saa var det dog ferskt og noget ud over det daglige.

Ekstraarbejdet med Jollen var snart glemt. Al Bitterhed herover gik hurtigt op i Mados, og Stemningen i Lukafet blev efterhaanden en Smule løftet, hvilket maaske ogsaa til Dels skyldtes Geneveren. Saa kom Piberne frem. Der blev spundet Ender og sludret om Madkæferter og om, hvor dejligt det nu snart skulde være at krybe i Køjen, og alt imens begyndte Vorherre at tænde sine Julestjerner paa Himlen. Men midt i Snakken stak »Fyrtaarnet« et surt Ansigt ind gennem den aabenstaaende Lukafdør og brølede:

»Hiv op Anker!«

»Tak skal De ha'!« udrød Matrosen Martin og tabte af Forskrækkelse Piben ud af Munden.

»Og godt skal I faa!« svarede »Fyrtaarnet« ederspændt arrig.

Der var ikke Tanke af Julestemning i dette Ordskifte — og heller ikke i den følgende Konversation under Opbruddet og Forberedelserne ved Ankerspillet.

Som Dreng skulde jeg naturligvis vaske op efter Maaltidet og klare Skaffegrejerne til Side, saa jeg holdt mig tilbage i Lukafet og begyndte straks at rydde op paa Madresterne; men det varede ikke længe, før »Fyrtaarnet« lod til at savne min Nærværelse, og efter en højrøstet og alt andet end elskværdig Opfordring ledsaget af en brutal Dundren paa Forsiden af Ruffet, lod jeg Skaffegrejer være Skaffegrejer og begav mig hen paa Fordækket, hvor jeg ved Hjørnet af Ruffet tørnede sammen med min Plageaand Nr. 1, som antagelig var paa Vej for at hente mig.



Piberne kom frem, og der blev spundet Ender og sludret.

»Glædelig Jull« ønskede jeg ham uden nogen som helst Bagtanke.

»Hæ!« haanede han og pegede mod Nedgangskappen til Kabelrummet. »Ja, du skal spilleme faa Glæde — al den Juleglæde, du kan ønske dig. Se til du kommer ned i Kædekassen og det lidt villigt, saa vi kan komme i Gang med at hive ind. Styrbords Kæde først!«

»Styrbords Kæde først,« gentog jeg pligtskyldigst og føjede et Javel til.

Jeg syntes ikke selv, at jeg nølede med at efterkomme Ordren, men jeg maa aabenbart efter »Fyrtaarnet«s Mening alligevel ikke have været hurtig nok i Vendingen, for just som dette faktisk unødige Javel undslap mig, plantede han sin ene store Lab af en Fod midt i min Bagdel og gav mig et Skub, saa jeg formelig fløj hen til Kabelrumskappen.

Jeg kom lige saa hurtigt ned ad Trappen, hvorefter jeg ogsaa skyndsomst aabnede Lemmen til Forpeaken og Kædekasserne og kravlede ned i det for mig hidtil ukendte Dyb, som hørte til Kabelrumsgasten Georgs særlige Domæne, hvor ellers kun han havde noget at gøre, naar en Kød- eller

Flæsketønde fra dette Depot skulde hales op paa Dækket til Supplering af Rationsfadernes Indhold, eller naar Kokken skulde have Kul og Brænde op til sin Kabys. Aldrig før havde jeg været længere nede i denne Del af Skibet end i Kabelrummet, naar jeg dér skulde hjælpe Georg med et eller andet, men nu var det altsaa ogsaa betroet mig i denne særlige Anledning at betræde den underste Kælderetage, og mit Indtryk af, hvad der forestod mig her, hvor jeg nu skulde holde Juleaften, gav mig Gaasekød over hele Kroppen.

Forpeaken var mørk og klam, som jeg forestillede mig et Gravkammer. Kun et svagt Stjernesker trængte fra Dækket ned i det overliggende Kabelrum, men gennem Lemmen og længere ned naaede ikke den svageste Lysning, og jeg maatte føle mig for med Hænder og Fødder og rave mig frem over Kul, Favnebrænde og Kødtønder, før jeg fik fat i den øverste Kant af det Træskod, der afgrænsede Kædekasserne, som igen var adskilt fra hinanden ved et langskibs Skod.

Det varede en rum Tid, inden jeg blev saa vænnet til Mørket, at jeg skimtede de to svære Ankerkæder, der hang lodref ned foran mig som

et Par sorte Søjler. Hvor dybt disse Søjler naaede ned, kunde jeg ikke se, men med de Kædelængder, vi havde ude, var jeg klar over, at der maatte være temmelig langt ned til det øverste Lag af den paa Bunden opskudte Kæde, og ærligt talt tænkte jeg straks: hvordan kommer jeg der ned?

Først lagde jeg mig paa Maven over Skoddets øverste Kant og følte mig for med Fødderne, men der var ingen Bund. Saa gjaldrede en Røst ned gennem det styrbords Dæskklys. Den lød hul og uhyggelig i mine Øren:

»Er du snart klar, din Hundsvot?!«

»Jeg var ikke i Tvivl om, at Røsten var »Fyrtaarnet«, og at Spørgsmaalet var rettet til mig; og om det nu var af Skræk eller en pludselig Indskydelse, det gav mig, skal jeg lade være usagt. Jeg raabte: »Klar er« og greb samtidig med min ene Haand frem for mig i Mørket og fik Hold i Ankerkæden. Saa slap jeg ogsaa med den anden Haand mit Tag i Skoddet og klamrede mig til Kæden med baade Hænder og Ben, hvorefter jeg uden Besvær klatrede ned. Der var dog ikke slet saa langt ned til det øverste Lag Kæde, som jeg havde forestillet mig, men der var alligevel en Mulighed for, at jeg vilde have brækket Benene, dersom jeg var sprunget ned. Nu var jeg imidlertid kommet helskindet ned og havde faaet Fodfæste, og uvilkaarligt kom jeg derefter i Tanker om mit gode Tøj — min for et Øjeblik siden rene Skjorte og mine hvide Lærredsbukser, som jeg havde pyntet mig med i Anledning af Højtiden. Hvorledes saa de mon ud nu efter den Tur ned ad den rustne Ankerkæde.

Hvad nu? — Hørte jeg ikke Sang oppe fra Dækket? — Jovist blev der sunget, og i mit mørke Hul og min alt andet end lyse Stemning tænkte jeg baade paa »Dejlig er den Himmel blaa« og paa »Glade Jul«. — Det var dog ingen af disse dejlige Julesalmer, jeg hørte, men Opsang. Jeg havde paa Udrejsen saa ofte været med til at hejse og hale til Opsang — Chanties, som disse mærkelige Sange kaldtes, men jeg vidste ikke den Gang, at de ogsaa brugtes under Hivning med Ankerspil. Nu blev jeg saa klog, og jeg kunde høre, at det var Martin, der sang for.

Saa begyndte den styrbords Ankerkæde at blive levende og give Lyd fra sig. Led for Led kom den ned, klirrede mod den opskudte Kæde i Kassens Bund, og jeg fik noget at gøre med at lede den og placere den i lange Bugter tæt ved Siden af hinanden og i hele Kædekassens Længde, saa den kunde holde sig selv klar, naar den skulde hales op igen, eller der skulde stikkes Kæde ud direkte fra Kassen.

Jøsses, hvor jeg asede. Kæden kom raskt ned. Den var tør og ru af Rust, der skar mig i Hænderne, og jeg fik efterhaanden en Følelse, som om mine Fingre og Haandflader var aldeles hudløse.

Der blev stadig sunget oppe paa Dækket, og jeg kunde ogsaa høre Spilpalernes monotone Klip-Klap. Men saa standsede med ét baade Sangen og Spillet, og jeg fik Tid til at trække Vejret, mens man oppe ved Spillet forfaredede Kæden paa Tromlen. Saa gik det løs igen med Hiv og Sang, til der atter skulde forfares, og jeg igen fik et lille Pust.

Saaledes gik Tiden med skiftende Hiv og Forfaringer. Hvorledes den ellers gik for Kammeraterne paa Dækket, havde jeg ingen Anelse om ud over, at den fremdeles gik med Sang. For mig gik den langsomt og langtfra i Sangstemning, medens jeg asede med Kæden, der efterhaanden blev baade vaad og slimet. Saa kom der pludselig ikke mere Kæde ned, endskønt der stadig blev hevet med Spillet. Jeg kunde høre, at Kæden blev slæbt langs Dæk, og at der blev pøset med Vand, og jeg begyndte allerede i Tankerne at se Enden paa min Mission i den styrbords Kædekasse. Men saa kom der pludselig Liv i Kæden igen, og nu rutchede den formelig ned — ikke som tidligere Led for Led, men i hele Favnelængder ad Gangen, og skønt jeg ikke var i Tvivl om, at det øjeblikkelige Pust, der var blevet mig levnet, havde sin Aarsag i, at det sidst indhevene Stykke Kæde var blevet spulet, før det blev stukket ned, og at dette vilde gentage sig med Mellemrum, var den dog fyldt med Mudder og Lerklatter mellem Ledene. Kors hvor jeg døjede, og hvor jeg asede. Havde jeg saa endda haft en Kædekrog til Hjælp; men jeg var kommet alt for hovedkulds ned i Forpeaken til at tænke paa noget som helst andet end at komme uden for »Fyrtaarnet«s Rækkevidde, og ingen andre tænkte for mig. Jeg skal ærligt indrømme, at jeg beklagede mig selv, og ikke mindre beklagede jeg min dejlige Flonelsskjorte; thi jeg maatte jo af og til sætte Skulderen imod den mudrede Kæde for at faa den lagt helt forefter i Kassen.

Men hvad nyttede Beklagelser? Saaledes var vel en Skibsdrengs Lod om Bord i en Dybvandssejler, og anderledes blev det nok aldrig, selv om det vel maatte forekomme ethvert fornuftigt Menneske — mig selv indbefattet — mere rimeligt, om dette Lod blev lagt paa en voksen Mands Skuldre. Der var ikke andet for mig at gøre end bide Tænderne sammen og tage mod det, der kom — Kæde og Mudder imellem hinanden; og mens jeg svedig og snavset asede mig igennem Genvordighederne nede i dette mørke og klamme Hul hin Juleaften og det meste af Natten med, myldrede Tankerne ind paa mig — Tankerne om alt det øvrige, jeg havde maattet igennem i de forløbne fem og en halv Maaned, siden jeg i Hamburg kom om Bord og præsenterede mig for »den Sorte«.

Efter min egen Mening havde jeg ikke begyndt mit Sømandsliv som nogen hel Tosse. En god Skoleundervisning havde jeg da faaet til mit fyldte fjortende Aar. Hvad jeg herunder ikke havde nem-

met, havde mine Lærere pligtskyldigst banket ind i mig. I mine Forældres Ægteskab var jeg Nummer seksten af atten Børn, og jeg havde faaet Prygl for dem alle, men baade Bankene i Skolen og Pryglene hjemme har sikkert været for-tjent, og ingen af De-lene har været mig til Skade. Jeg havde ved min Tiltrædelse om Bord i »Laura« saale-des ikke været aldeles ukendt med en haard-hændet Behandling, men at jeg ogsaa fort-sat skulde lægge Kind til Lussinger og Ryg til en Tovende, efter at man under Bordtalen ved min Konfirma-tionsfest højtideligt havde indlemmet mig i de Voksnes Rækker, havde jeg dog ikke ventet, selv om jeg ogsaa var mønstret som Skibsdreng. Ikke desto mindre havde dette i høj Grad været Til-fældet, og da jeg ifølge min Natur ikke var noget Pylrehoved, men tværtimod altid havde haft Ord for at høre til de skurvede Hoveder, der krævede en skrap Lud, følte jeg mig saaret i mit Inderste og krænket paa min ungdommelige Ære over de Metoder, der om Bord i dette mit første Skib an-vendtes til at belære mig om Sømandsskab og Skik, og af mit ganske Hjerter hadede jeg baade Me-toderne og dem, der anvendte dem.

Først og fremmest hadede jeg »Fyrtaarnet« samt hans lange Arme og enorme Labber af Hæn-der. Hvor ofte havde jeg ikke været i Berøring med disse Labber og med de to Bundter Gulerød-der, som han selv spøgefuldt sammenlignede sine Fingre med — første Gang, da han lærte mig Kompassets Inddeling. Munden gik paa ham som en Kæp i et Hjul: — Nord — Nord til Ost — Nord, Nord, Ost, og saaledes fremdeles hele Kom-pasrosen rundt — og bagefter de mellemliggende Halve- og Kvartstreger. Uafbrudt var Gulerød-derne i Bevægelse — snart som Pegepinde og snart til at hale mig i Ørene med. Det var vel intet Under, at jeg ved den paafølgende Over-høring til en Begyndelse forvekslede disse Navne — jeg, der aldrig før havde set et Kompas.

Saa var der de forskellige Benævnelser paa den staaende Rig, paa Stænger og Ræer og alle de øvrige Rundholter om Bord — og de løbende Ender, som jeg allesammen jo ogsaa maatte kende.



»Fyrtaarnet« trak mig søsyge Dreng langs Dæk i Ørene, mens han instruerede mig om Navnene paa alle de forskellige løbende Ender.

Det var vel ogsaa nok uheldigt, at jeg netop skulde blive udtaget til at komme paa styrbords Vagt med denne tyranniske Drengelager af en Anden-styrmand vaagende over mig og hundsende mig til enhver Tid. Det vilde sikkert have bekommet mig bedre, om jeg var kommet under Førstestyrmands Vejledning, for selv om »den Sorte« nok kunde være kradsborstig og spydig, naar et eller andet Skibmandsarbejde ikke blev udført til hans Til-fredshed, og han ogsaa ofte havde benyttet sig af mit Ukendskab til Tingene og Forholdene om Bord til at gøre mig til Grin i mine Kammeraters Øjne, saa var han dog aldrig ligefrem brutal. Han vilde næppe, som Tilfældet var med »Fyrtaarnet« paa min første Nattevagt, have trukket mig søsyge Dreng langs Dæk i Ørene — fra Agter til For om Styrbord og fra For til Agter om Bagbord, mens han instruerede mig om Navnene paa alle de for-skellige løbende Ender — og bagefter paa den samme Runde om igen, have trakteret mig med en knaldende Lussing hver Gang jeg benævned en Tovende forkert, eller jeg famlede i Mørket for selv at finde en af ham angivet Brase eller en anden løbende Ende ved Naglebænken. Det var vel heller ikke saa underligt, at jeg sommetider løb sur i det og ikke straks kunde hitte ud af, at det, der kaldtes et »Skøde« paa den ene Side af Skibet, var en »Hals« paa den anden Side og om- vendt, eftersom Vinden blæste, og Siderne var Læ eller Luvart.

Monotont lød Spilpalernes Klip-Klap og Kam-meraternes Opsang ned til mig gennem Dæks- klysene, og mens jeg i det mørke Hul asede mig

gennem hin Juleaften — og det meste af Natten — med de tunge og beskidte Ankerkæder, strømmede der flere og flere Minder ind paa mig — Minder om Tildragelser og Ting, som straks var forekommet mig urimelige, og som alle havde bragt mig i Berøring med »Fyrtaarnet« og hans Gulerødder. Jeg maatte tænke paa den første Nat, jeg stod til Rors, da vi i fint Vejr og med agterlig Vind lænsede hen over Dogger-Bankerne mellem et Utal af Lanterner fra Fiskerkuttere og andre Fartøjer, og »Fyrtaarnet« stod ved Siden af mig og vogtede paa min Styring. Snart kommanderede han »Styrbord« og snart »Bagbord«, snart op og snart ned med Roret, men naar Skuden skulde dreje til Styrbord, skulde jeg dreje Rattet til Bagbord og omvendt, og hed det »op med Roret«, skulde jeg dreje det ned, saa Skuden faldt af, mens »ned med Roret« var Ordre til at luve op. Ingen kan vel fortænke mig i, at jeg med mit datidige Ukendskab til Ror-Kommandoer fandt disse lige saa meningsløse som de uelskværdige Bemærkninger og Knubs, han langede ud mod mig, hver Gang jeg gav Rattet en Knag til den forkerte Side.

Tanken om den Nattevagt, da han gav mig det første Kursus i at gøre Sejl fast, randt mig uvilkaarligt ogsaa i Hu. Det var For-Røjlen, jeg skulde op til — naturligvis, for den var mindst synlig fra Halvdækket, og her kunde han rigtig hundse med mig uden Indblanding, dersom den Gamle — Kap-tajnen — tilfældig skulde komme paa Dækket. Det var min første Tur til Vejrs om Natten, og jeg havde heller ikke tidligere været saa højt oppe om Dagen, men selv om jeg maaske nok straks følte mig lidt usikker i Mørket, behøvede »Fyrtaarnet« dog ikke at jage paa mig, som han gjorde, for jeg var alligevel lettere til Bens end han, og Gymnastik havde jeg altid været ferm til. Jeg var da ogsaa oppe paa Røjltraaen, længe før han forpustet naaede op til mig. Saa viste han mig, hvordan jeg skulde bære mig ad i alle Enkeltheder, saa Sejlet tilsidst kom til at ligge med glat Skind oven paa Raen. Det saa langt fra besværligt ud, og jeg syntes jo straks, at jeg ogsaa nok vilde kunne gøre ham det Kunststykke efter, men da jeg havde gjort Sejlet los igen og selv skulde gøre det fast, manglede jeg alligevel »Fyrtaarnet«s Kræfter og hans lange Arme — for ikke at tale om Øvelsen. Jeg fik dog Sejlet gjort fast, og jeg syntes selv, det var vel gjort, men det var alligevel ikke godt nok — nej selvfølgelig, og jeg maatte atter gøre det los — og fast igen, og det duede heller ikke. Fire Gange maatte jeg løse Sejlet og gøre det fast, inden mine Anstrengelser syntes at tilfredsstille min Læremesters Krav; men nu værkedede det ogsaa i mine Arme, saa jeg næppe kunde holde mig selv fast paa Raen, og jeg følte det som en saliggørende Naade, da han lod mig vide, at det kunde være nok for denne Gang, og nu

kunde jeg gøre Sejlet los igen for godt — og saa for Resten se at komme ned i en Hurtighed.

I en Hurtighed — og i min forasede Tilstand — jovist. Han havde allerede været en rum Tid paa Dækket, og Røjlen var hejst, inden jeg naaede ned. Men jeg havde aldrig saa saare sat mig paa den luv Reservespir for at hvile ud, før han igen ordrede For-Røjlen givet op, og saa jog han mig atter til Vejrs for at gøre den fast. Hvad jeg i dette Øjeblik følte ud over Trætheden i mine Arme og Ben, havde jeg ingen klar Forstaaelse af. Jeg var vel nærmest ligeglad med alt omkring mig, men dersom jeg har næret noget Ønske for denne min Plageaand Nr. 1, har det i hvert Fald ikke været noget fromt Ønske. Hvor jeg hadede ham. Men der hjalp ingen kære Mor. Op igen maatte jeg, skønt det kneb, og det gik heller ikke særlig hurtigt. Jeg maatte lægge alle mine resterende Kræfter i baade Arme og Ben og anstrenge mig til det Yderste for at komme op over Pyttingvandet til Mærset, og da jeg omsider naaede Bramsalingen, orkede jeg næsten ikke mere. Mine Lægge vred sig i Krampetrækninger. Mine Arme og Hænder var kraftløse, og mine Fingre fumlede ved hvert Greb, jeg gjorde. Jeg følte en næsten uimodstaaelig Lyst til at slippe det hele og lade mig falde. Vel var jeg klar over, at jeg i saa Tilfælde vilde slaa mig ihjel — eller gaa over Bord og drukne. Men hvad saa? — Ja, saa fik jeg da en Ende paa mine Genvordigheder, og saa fik jeg jo ogsaa Udløsning for mit Had, for det var naturligvis en Selvfølge, at »Fyrtaarnet« vilde blive beskyldt for at have drevet mig i Døden ved Overanstrengelse; det kunde mine Vagtkammerater da bevidne.

Hvad skulde jeg — holde fast — eller slippe? Jeg havde paa Fornemmelsen, at mine Fingre lidt efter lidt løsnede deres Tag. Men saa strejfede Tanken om min Mor min Bevidsthed — min Mor, som ikke var mere. Som gennem en Taage saa jeg hende for mig paa Dødslejet; og jeg mindedes min ældre Bror, som ogsaa havde været Sømand, og som faldt over Bord og druknede — og den Fortvivlelse, disse sørgelige Hændelser foraarsagede i mit Hjem. Som en Række lysende Kalejdoskop-Billeder gled disse Tildragelser forbi mit indre Øje ledsaget af Tanken om den Sorg, jeg ved min egen Død vilde berede min Far og mine Søskende; og før jeg selv rigtig forstod, hvorledes det havde været muligt for mig, var jeg oppe paa Røjltraaen og i Lag med Sejlet.

Jo, denne Nats Kursus i at gøre Sejl fast saa jeg tydeligt for mig hin Juleaften under mit trælsomme og snavsede Arbejde nede i den mørke Kædekasse — og flere andre Nætter af samme Slags, hvor jeg maatte herse med de mindre Stagsejl, med Jageren og Gaffeltopsejlet — altid med »Fyrtaarnet« paa Nakken af mig.

Selvfølgelig skulde jeg øves i at tumle med disse Smaasejl; det forstod jeg saa udmærket godt, og meget andet Skibsarbejde skulde jeg ogsaa lære; men derfor behøvede man da ikke ligefrem at banke baade Lærdommen og Arbejdstempoet ind i mig og i det hele taget gøre mig Livet saa surt, at jeg ofte fristedes til at ønske mig i Skibshundens Sted. Naa — »Fyrtaarnet« var for Resten ikke den eneste, der ved det blotte Syn af mig straks havde fundet Anledning til at vise sin egen Betydning og min Ringhed. Heller ikke mine Kammerater i Lukafet havde taget paa mig med Fløjls-handsker, naar jeg hos dem havde søgt Underretning om et eller andet Stykke Tovværksarbejde — en Splejs eller Knob eller ligegyldigt hvad. De havde ganske vist altid vist mig til Rette, men ikke sjældent uden at lade mig vide, at jeg var et Fjols eller en Kraftidiot, som ingenting forstod. Selvfølgelig — hvorledes skulde jeg ogsaa kunne forstaa noget af alt dette Sømandsarbejde, før det blev mig forevist, og jeg fik det lært. Det maatte jo være dem, der var Fjolser — og Kraftidioter med for den Sags Skyld, naar de ikke kunde fatte det. Hvor jeg i Grunden hadede dem allesammen — Styrmand, Matroser og Letmatroser, Tømmermand og Jungmand og den vigtige og beskidte Niels Kok, som nu alle sang af Livsglæde der oppe ved Spillet i den friske Luft. Saaledes lød det i hvert Fald for mig, mens jeg foraset, som jeg var, næppe kunde trække Vejret nede i det trange og mørke Hul.

Saa var der ogsaa den Gamle — Kaptajn Clausen, som jo var den øverste Myndighed om Bord og den, der havde Ansvaret for Skibets Besætning og dens Ve og Vel. Var han maaske nogensinde skredet ind mod den Behandling, jeg havde været Genstand for? — Nej, aldrig. Han anede maaske ikke noget om det — saa ikke noget af det — eller lod maaske, som om han intet saa. Mig forekom det, at han var ligeglad med, hvorledes hans Skibsdreng befandt sig, blot hans forkælede Hund ikke led nogen Overlast eller Nød. Hvor den ækle, svinagtige Køter af en Skibshund ogsaa irriterede mig. — Hvad var det nu, jeg hørte? — Det var ikke Opsang ved Ankerspillet. — Nej, Lyden kom

fra Agtern — henne fra Halvdækket. — Aah, javel — det var den Gamle, der stemte i med sin Yndlingssang »Vort Modersmaal er dejligt«, som han sang tidlig og silde, naar han var vaagen og i godt Humør; og hvor denne Sang sunget af ham irriterede mig, fordi jeg uvilkaarlig maatte tænke paa, at hans daglige Tale nærmest var en Blanding af Vestjysk og Hamburger-Plat.

— — —

Som skildret i det foregaaende, saaledes svirrede Tankerne i et Virvar rundt i min Hjerne hin Juleaften, da jeg som 14aarig Skibsdreng maatte stuve 140 Favne Ankerkæde i »Laura«s Kædekasser. Meget Vand er løbet i Stranden siden den Tid, og jeg har forlængst passeret den Grænse, man kalder »Støvets Aar«. Men naar jeg tænker tilbage til de 22 Maaneder, jeg sejlede med »Laura«, og det har jeg ofte gjort, saa har jeg ogsaa mange Gange haft Anledning til at tænke over, hvorledes det vilde være gaaet mig om Bord i de fremmede Nationers store Sejlskibe, som jeg senere sejlede med — Amerikanere, Novascotiamen, Englændere, Tyskere og Franskmænd — dersom jeg ikke havde faaet den grundige Uddannelse og havde lært at bide en nok saa haardhændet Behandling i mig uden at kny. Det vilde uvægerligt være gaaet mig meget ilde, og derfor har jeg ofte med Glæde og Taknemmelighed mindedes mine Skibskammerater fra »Laura« — alle uden Undtagelse. Hvor mange af dem, der endnu er i Live, har jeg ikke nøjagtig Rede paa; men saa vidt jeg ved, er der fra denne Rejse kun Hans og mig selv tilbage.

I Særdeleshed maa jeg indrømme min Taknemmelighed til daværende Andenstyrmand Sørensen — kaldet »Skagens Fyrtaarn«, som senere tog Navneforandring til »Rindby« — Kaptajn Rindby, som i sin Tid førte Danmarks daværende største Skoleskib, den firemastede Bark »Viking«. Efter min Mening var han der om Bord den rette Mand paa den rette Plads, og jeg føler mig overbevist om, at den Ungdom, som har faaet sin Sømandsuddannelse under hans Ledelse, har gennemgaaet en god Skole.

Oscar Jensen.



Befriede Skibe

Se, nu kommer vi fra Dokker og fra Havn,
vi er pudsede fra Skanse og til Stavn,
alle Grejer er i Orden og paa Plads,
vi har rettet vore Søkort og Kompas ~
og som frie Skibe skal vi stævne bort,
nu er Havet, nu er Havet atter *vort!*

Det var snævret ind af Rædsler, skabt i Had,
af et Djævelskab, som skilte Søfolk ad,
fyldt af Edder og Forgift fra Helveds Pøl,
og vi lusked' om med Døden under Køl,
og vi vidste, det var Døden, vild og grum,
naar det buldred i det høje Himmelrum.

Det var hæsligt, dengang Verden kun var ond ~
vi er Blodet, som skal gøre Verden sund:
vi skal hente Varer, født af fremmed Sol,
bringe Bud og Lægedom fra Pol til Pol,
hente Sundhed hjem og slette Nid og Nag,
vi skal hilse hver, som kipper med sit Flag.

Højt Antennen lytter lydhør fra sin Stang,
hør, nu nynner den igen sin muntre Sang,
bringer Budskab til os, hvor vi stævner frem,
fra vort Fædreland, fra Venner og fra Hjem.
Og de Farer, som vi nu skal byde Trods,
er de evige, som kun forener os!

Carl Emil

„Heltene fra Tromsø“



Af GUSTAV KRAGH · Illustreret af O. MUFF

RASMUS BOYE, Konstabel i 2. Divisions 1. Kompagni og Regnskabsfører i Provideringsskonnerten Nr. 104, lagde Strømpen, han var i Færd med at stoppe, fra sig og stirrede lyttende ud gennem Vinduet.

En rygende Nord-Ost jog gennem det smalle Grøtsund ned forbi Tromsø med en saadan Styrke, at Husets smaa blyndfattede Ruder raslede og klirrede, som om de vilde springe i Stumper og Stykker. Af og til udløste Stormen sin vældige Kraft i et Brag, der lød, som om en Kanon blev affyret.

Niels Fanten bankede paa Døren, aabnede den og meldte:

»Der er een, som vil tale med Konstabeln!«

»Lad ham kuns komme ind, Niels — og tænd op, saa vi kan faa kogt en Kedel Vand. Men lidt rapt, Du!«

Manden, der nu traadte ind i Stuen, fulgt af to Lapper, var af Middelhøj-

de og havde et tiltalende, venligt Ansigt, prydet med et stort Fuldskæg. Han var klædt i en tyk sort Kofte, havde et Uldtørklæde i samme Farve om Halsen, Benklæder og Hue af Renskind og svære Støvler paa Benene. De to Lapper, en ældre, ret lille Mand med graat Haar, der i lange Totter stak frem under den spidse Skindhue og hang ned



»Lapperne kan finde sig et Leje inde i Magasinet —«

over hans lave Pande, og en yngre, kraftigere og højere, bar begge grove, uldne Kofter, hvor over de havde trukket Renskindspelse. Deres Ansigter var udpræget mongolske, med flade Næser, store Munde og kraftige Tænder, som især hos den yngste var meget fremstaaende og lange. Deres Øjne var sorte og lynende skarpe, men prægede Ansigterne med et eget lurende, listigt Udtryk.

»Velkommen, Herr Iversen!« sagde Boye, idet han rejste sig og bød Manden Haanden. »Er det Stormen, der driver Jer ind her til os?«

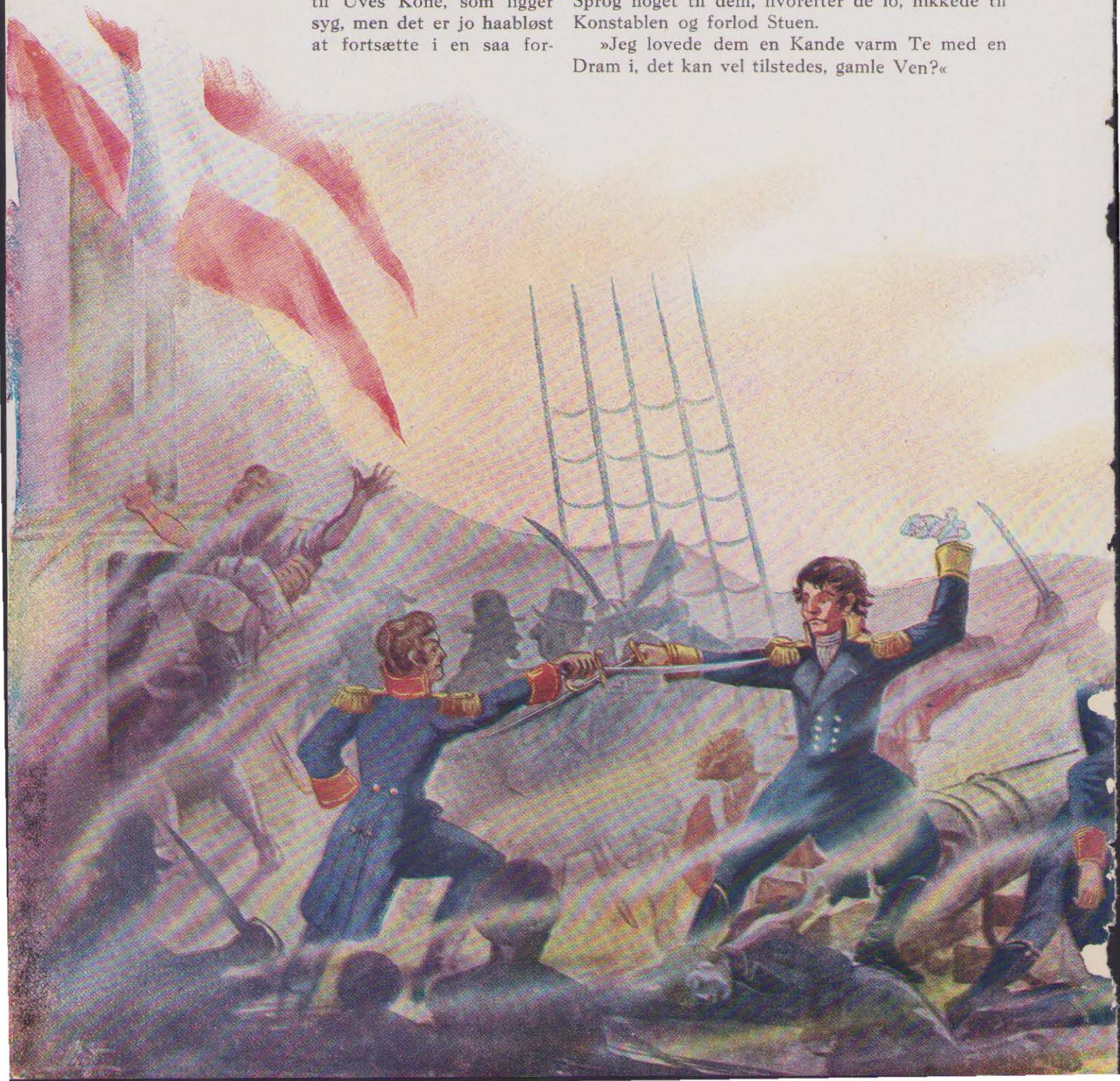
»Netop! Uve og Raruna skulde sejle mig hjem fra Vannø, hvor jeg har set til Uves Kone, som ligger syg, men det er jo haabløst at fortsætte i en saa for-

rygende Storm. Købmanden fortalte mig, at Du var her med de nye Folk, der kom med Bergensskægten, og saa tænkte jeg, at Du kunde huse os i Nat!«

»Hvad jeg ogsaa gerne gør! Lapperne kan finde sig et Leje inde i Magasinet — der er baade Skind og uldne Tæpper — og I kan sove her. Jeg hænger en Køje op til Jer, og naar vi har faaet os lidt varmt, gaar vi til Køjs og la'r Stormen blæse af. Jeg tænker, at hverken Skonnerten eller Kutteren kommer ind i Nat, skønt jeg for lidt siden syntes, at jeg hørte en af Trepundigerne gå.«

Gæsten vendte sig om og sagde paa Lappernes Sprog noget til dem, hvorefter de lo, nikkede til Konstablen og forlod Stuen.

»Jeg lovede dem en Kande varm Te med en Dram i, det kan vel tilstedes, gamle Ven?«



»Begribeligvis — jeg skal sige Niels Besked om det, Herr Iversen. Selv om de kuns er Lapper, er de dog en Slags Mennesker, men kanske jeg alligevel bør lade mine Folk lægge sig op paa Loftet, for jeg faar dem næppe til at sove i Magasinet sammen med Lapperne, som de regner for nogle slemme Troldkarle.«

»Gør det, Boye, det baader sagtens bedst!«

»Hej — — Niels!« brølede Konstabeln og bad derefter Iversen tage Plads paa Stuens anden Stol. Stuen var lille og lavloftet, langs Væggen modsat Vinduerne stod et svært firkantet Bord af Birke-træ, og paa Stuens korte Vægge var iskruet store Kroge, beregnet til Ophængning af Køjer.

Der blev atter banket paa Døren, og Niels Fanten traadte ind sammen med en anden ung Mand.

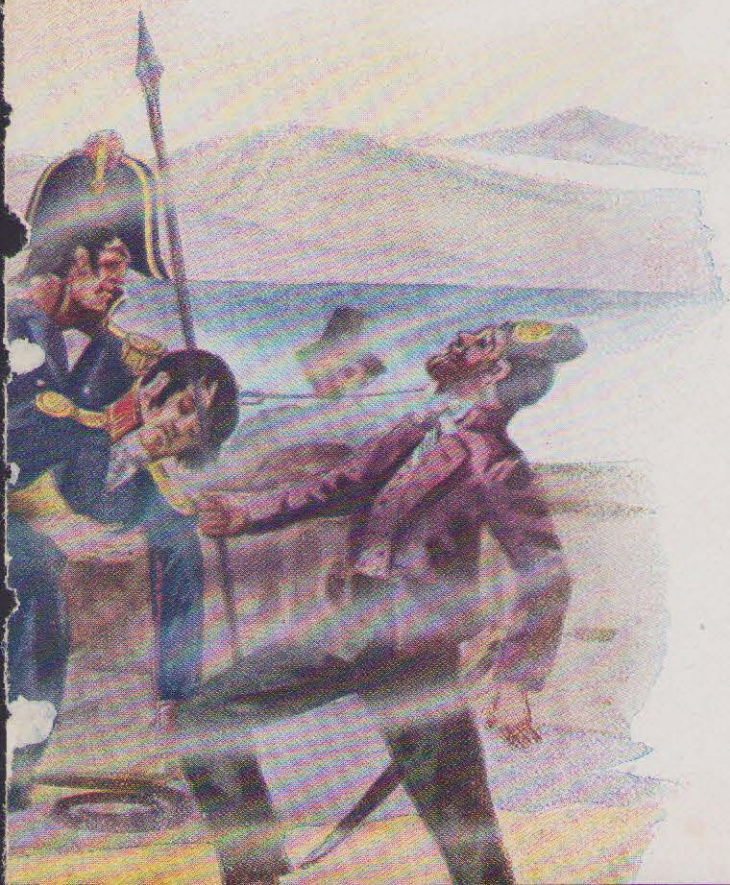
»Niels — sørg for en Kande Te til Lapperne, men kom først her ind med Kanden og faa en Dram i den. Hvad vil Steffen mig?«

»Konstabeln faar undskylde,« svarede den unge Mand, »men det er altsaa Lapperne — — —«

»Tænkte det nok! Herr Iversen mener, at I helst vil være fri for at sove samme Sted som dem — passer det?«

De to unge Mænd saa paa hinanden.

Bodenhoff tørnede sammen med den engelske Næstkommanderende.



»Naa — tør I ikke lukke Kæften op?«

»Jo-o, Konstabel!« svarede Niels. »Det har sin Rigtighed, ingen af os kerer sig om at ha' noget Samkvem med saadan et Par gudsforgaaende Hallunker.«

»Hallunker bør Du ikke kalde dem, min Ven!« udbød Iversen. »I, som desværre næsten alle Nordmænd her i Tromsø og rundt om, gør de sølle forplagede Lapper stor Uret, og det er Synd. Vorherre har jo skabt saavel dem som os, og vi bør derfor være retfærdige og overbærende mod de Stakler, eftersom de staar langt under os i Dan-nelse og Levevis.«

»Om det maa være mig tilladt, saa mener nu Steffen og jeg, at alle Lapper er nogle forslagene og lastefulde Skabninger — — —«

»Ja,« afbrød Steffen sin Kammerat, idet han tilføjede: »og Afgudsdyrkere er de til Hobe. De ofrer til Junibal og fejrer uhøviske Kalaser, siger Præsten i Bergen.«

»Hvad ved Herr Mogens om det? Det er saa let at dømme sine Medmennesker, overgive dem til Elendighed og behandle dem som Hunde! Men Lapperne er baade forstandige og lærvillige, det ved ingen bedre end jeg,« svarede Iversen vredt.

»Herr Iversen har i mange Aar levet sammen med Lapper, lært dem Guds Ord og tilset deres syge, saa hvad han siger, staar til troendes!« oplyste Boye myndigt.

»Vi mener nu allenfals, om det er tilladt at sige det, at Lapperne ej er Mennesker, men skidne, løgnagtige og liderlige Dyr — — —«

»Luk saa Kajen!« raabte Konstabeln og gik et Skridt nærmere mod de to unge Nordmænd, som samtidig, skræmt ved hans barske Tone, ængstelig traadte et Skridt tilbage.

»Skam Jer! I taler jo uden Forstand og Overvejelse,« sagde Iversen og fortsatte, henvendt til Konstabeln: »Lad dette Emne fare, Boye! Dine Folk kan gaa, saa sørger jeg selv for mine Rejsfæller.«

»Fanden i Fløjknappen, om I gør! De Slamberter er vel ikke for fine til at udføre det Arbejde, jeg gi'r dem Ordre til? Nægter I at lystre — hvad?«

»Bevares — Konstabelns Ordre skal blive udført — — vi mente kuns — — —«

»Saadan et Par Grønskollinger har ingen Mening! I har kuns at lystre, og det omgaaende, forstaar I? Ud med Jer, og sørg for at udføre, hvad Herr Iversen gi'r Jer Besked paa!«

»Javel!« svarede begge de unge Mænd, og fulgt af dem gik Iversen ud af Stuen.

Boye satte sig og saa ud gennem Vinduet. Skønt Tiden nærmede sig Midnat, var det omtrent saa lyst som midt paa Dagen, men Birkeskovene paa selve Øen og de høje Klipper ovre paa Søndre Kvalø skjulte Midnatssolens Farvepragt for ham.

Den brave Konstabel ærgrede sig over, at Nordmændene foragtede Lapperne, haanede og drillede dem ved enhver Lejlighed. Det havde han saa ofte set sine Folk gøre, hvor de end havde truffet Lapper, lige oppe fra Nordkap og ned til Trondhjem.

»Pokker staa i de Nordmænd! Stoute Karle er de, men halsstarrige som bare Pokker!« brummede han og tog atter fat paa Strømpestopningen.

Lidt efter kom Iversen tilbage, fulgt af Niels, der bar en Kande varm Te. Boye rejste sig, gik hen til et lille Vægskab, tog en Flaske Genever samt Glas frem, fyldte en passende Portion Genever i Kanden og satte derefter Flasken paa Bordet.

»Stik saa op til de to Lapper med Teen og sig til dem, at de nok maa tygge saa meget Tobak, som de orker, men dersom jeg ser dem smøge deres Piber, kommer jeg og kvæler dem! Ingen Tobaksrygning i Magasinet, forstaar Du — og heller ikke paa Loftet hos Jer! I deler Vagten i Nat og varskoer mig, om et af Skibene skulde komme ind eller hvad andet, der kan ske. Hold god Vagt og pas godt paa — forstaaet?«

»Javel — men — men hvad skal vi passe paa?«

»Begribeligvis paa, at Englænderne ikke lister sig ind og overfalder os, hugger alt, vi har i Magasinet og til sidst skærer Haisen over paa saadan en Dyndtorsk som Du! Skrup saa ud og hent os en Kedel varmt Vand!«

»Javell!«

Da Niels havde hentet Vandet, satte de to Danskere sig ved Bordet, bryggede en Toddy, fik Fyr paa Piberne og gjorde sig det bekvemt.

»Skaal, Herr Iversen — og Tak, fordi I kikkede ind!«

»Skaal, Boye! — Naa, er Du tilfreds med Jeres nye Folk? De ser ellers ganske pæne ud.«

»Aa ja, de ku' vel være værre! Om de duer til Arbejdet om Bord, bli'r et andet Spørgsmaal, men fra min Side skal det ikke mankere paa god Vejledning og bravt med Tamp over Rumpen!«

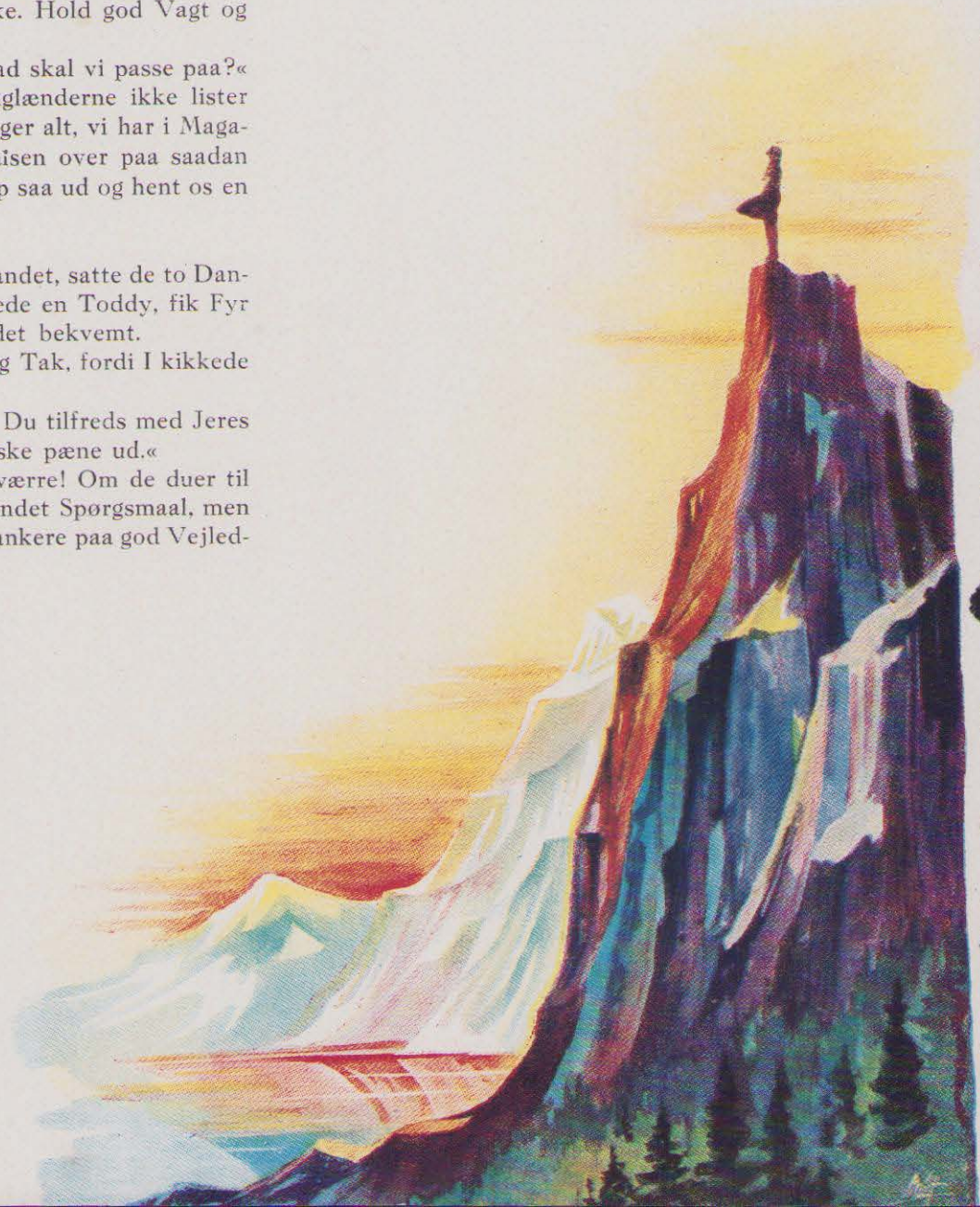
»Det tvivler jeg ikke om!

Jeg havde forøvrigt ventet at træffe Løjtnanten her; jeg har ikke set ham, siden han tog de fire Kofardimænd og sendte dem til Priseretten i Trondhjem. Da stak han ned til os i Balsfjorden med Kutteren, mens I blev liggende her, husker Du nok.«

»Vi fik forgangen at vide, at der var observeret engelske Orlogsmænd ude Vest for Lofoten, og i Mandags lettede Chefen og Løjtnant Grøn for at undersøge, om Rygtet havde talt sandt. Om ikke denne forbaskede Nord-Ost var kommet, kunde I sikkert ha' truffet ham her paa Pladsen. Nu formener jeg, at han ligger i Læ nede ved Birkely — hvordan har ellers Jeres Plejedatter det, om jeg tør spørge? Vi ser jo ikke saa meget til hende i Aar.«

»Aura lever vel — og det synes, som om hun er kommet over sin store Interesse for Løjtnanten, for det er sagtens det, Du ønsker at vide? Mig er det naturligvis kun kært, eftersom Bodenhoff aldrig har nærret andet end Venskab for hende.«

»Hm — det er vel rigtigt, naar I siger det, skønt det Venskab synes mig at ha' taget en hel Del af hans Tid, allenfals sidste Aar.«



»Aura er en god Pige, men hun er meget barnlig og naiv, som alle Lappekvinder. Hun elsker sit Land højt og elsker de Mennesker, som er venlige og gode imod hende. Og den Kærlighed viser hun frit og naturligt — hun finder intet anstødeligt i at gøre det! Saadan maa Du se paa hendes Forhold til Løjtnanten. Jeg holder jo meget af dem begge, men jeg ser gerne, at Venskabet mellem dem ikke lægger for meget Beslag paa deres Tid eller bliver til mere, end godt er. Hvem ved, kanske har Løjtnanten i Begyndelsen af Aaret, da han var i Kjøbenhavn, der gjort Bekendtskaber, som interesserer ham mere end Aura? Han er jo en meget smuk og mandig Person, som nok er egnet til at gøre Indtryk paa et Kvindehjerte.«

»Det er tænkeligt nok, Herr Iversen. Han var jo meget estimeret for sin Konduite her oppe i Nordlandet og blev i Kjøbenhavn forestillet for Kongen og sat til at gøre Drabanttjeneste hos ham, ved jeg.«

»En Hædersmand er han, Konstabel Boye, og han har aldrig tænkt paa at gøre min lille Solstraale Fortræd. Men lige Børn leger nu bedst, og jeg kender et Par dygtige Mænd, der gerne vil gifte sig med en sød kristen Lappepige.«

»Hm — ja, det er sikkert nok, men om Auras Fortrolighed til Chefen nu betød mere, noget, hun immer vil mindes og ganske lide under — — —«

»Saa vender alt sig alligevel nok til det bedste. Vi Mennesker har jo bekommet Evne til baade at mindes og glemme, gode Boye! Men nu er Glasene tømte, og det er paa Tide, at vi gaar til Køjs. Jeg synes ogsaa, at Stormen har taget lidt af — kanske faar vi godt Vejr i Morgen og kan fortsætte hjemover.«

— — —

Sekondløjtnant Hans Carl Bodenhoff, Konstabel Boyes Chef, var Næstkommanderende hos Premierløjtnant Seidelin, der med en lille Eskadre, bestaaende af Skonnerter og Kuttere, skulde beskytte Sejladsen og Kornhandelen langs Finmarkens Kyster. Det var ikke nogen let Opgave, da Nordnorge praktisk talt var forsvarsløst — Vardøhus var den eneste Fæstning til at sikre Danmark-Norges Højhedsret over Finmarkens mægtige og øde Strækninger. Men Englænderne vidste, at der i Tromsø laa store Kornoplager, og havde derfor sendt Orlogsmænd op for at ødelægge disse samt nedkæmpe den lille dansk-norske Styrke. Medens Seidelin selv tog Station oppe under Nordkap med Halvdelen af Skibene, detachederede han Bodenhoff ned langs Vestkysten med den anden Halvdel, to Provideringskonnerter og to Kuttere.

Bodenhoff var godt kendt mellem Finmarkens mange Sunde og Øer. Han havde tidligere været der oppe, Aaret før endda som Næstkommanderende hos Kaptajn Nicolaj Müller — »Hajen«s heltemodige Chef under Slaget paa Reden — og

havde erobret seks fjendtlige Handelsfartøjer. Stadig havde han haft Held med sig, forstod at narrede engelske Orlogsmænd, der jagede ham, og havde desuden, da Kaptajn Müller som Følge af de haarde Strabadser og den udmattende Bevogtningstjeneste blev syg, overtaget Kommandoen over Styrken og ført den vel ned til Trondhjem.

Skønt han kun var 21 Aar gammel, havde Bodenhoff gentagne Gange udmærket sig som en dygtig og modig Officer. Allerede i 1807 gjorde han som 16-aarig Kadet Tjeneste i en Kanonbaadsflotille under Kaptajnløjtnant Michael Bille og var med i flere Træfninger; i 1808 førte han en Kanonchalup og deltog i Kampen ved den svenske Grænse. Han var ogsaa med til i 1809 at erobre Briggen »Allart« tilbage fra Englænderne, og Aaret efter paa Togt med Briggen »Lougen«, hvor han med et af dennes Fartøjer generobrede en Slup fra Bergen, som Englænderne havde taget og sat Prisenandskab om Bord i. Det var slet ikke saa lidt udrettet af en ung Officer!

Medens den foran omtalte Nord-Ost Storm rasede, laa Bodenhoff med sit Skib, Provideringskonnerter Nr. 104, godt opankret i en lille Vig, Balsfjorden skærer ind i Fastlandets Vestkyst. Det var her, Iversen havde bygget sin Gaard, og efter den bagved liggende Birkelund kaldt den »Birkely«.

Som Iversen havde bemærket til Konstabeln, var Heldet atter fulgt med Bodenhoff. Paa et Krydstogt erobrede han fire Koffardiskibe og lod to af sine Fartøjer gaa med dem ned til Trondhjem, for at de kunde blive underlagt Priseretten der. Selv havde han taget Station ved Tromsø med Nr. 104 og Kutteren Nr. 97, som førtes af Maanedsløjtnant Grøn; men da han hørte Rygterne om, at en engelsk Orlogsmænd havde vist sig udfor Lofoten, stod han straks til Søs med begge Skibe, sendte Kutteren Nord efter og gik selv mod Syd, men observerede ikke andet end nogle Fiskerfartøjer. Ud for den vestligste Del af Lofoten vendte han og krydsede sig op Nord-Ost i forbi Vester-aalen, gik med indgaende Strøm sønden om Sønder Kvalø og ned i Balsfjorden, da han paa Grund af den opblæsende Storm ikke vilde staa Nord i til Tromsø.

Balsfjorden, som i mange Snoninger skærer sig sydefter ind i Fastlandet, var et ret øde og ukendt Farvand. Der var smaat med Fisk i den, og kun nogle faa Kvæner — indvandrede Finner — boede hist og her paa Fjordens vestlige Bred; Iversen havde rejst sin Gaard paa dens østlige, som ellers var øde og ubeboet, og hvor kun Lapperne med deres Rener strejfede rundt i Sommertiden. Men »Birkely« laa smukt i en Dalsænkning mellem de nøgne, mørke Fjelde, som kun helt nede ved denne var bevokset med Krat og Birketræer. Ned fra Fjeldene løb rislende Smaabække ud i Fjorden, og Dalens Overflade var dækket med Græs og smaa

Birkelunde. Paa det største Højdedrag laa Gaarden, bygget af Tømmer, med en herlig Udsigt over Dalen og Fjorden, og nede ved dennes Bred stod paa solide Pæle en god Anlægsbro, hvor Boden-hoffs Skonnert nu laa fortøjet. Mellem Dalens Græs voksede Anemoner, røde, hvide og blaa Alpeblomster og Kongelys; andre Steder trængte Brombærkrat og Tyttebær sig frem over Smaakløfternes mosgroede Sten.

Aura, Iversens Plejedatter, kendte ikke noget skønnere Sted end her, hvor hun for atten Aar siden kom til Verden som Datter af en Laplænderinde, der døde faa Dage efter Barnets Fødsel. Forældrene var i Tjeneste hos Iversen, som havde en halv Snes Lapper til Gaardens Drift, Træfældning, Fiskeri ude til Søs og lignende Arbejder. Lapperne boede i Smaahytter bag selve Gaarden, der foruden Beboleshuset bestod af en Staldlænge og et Par Magasinbygninger.

Iversen var en dansk Skolelærer, som paa Biskop Rasmus Møllers Opfordring sammen med sin Søster, Jomfru Hanna, var rejst saa højt op mod Nord for at virke som Missionær mellem Lapperne, der nok officielt var Kristne, men dog stadig dyrkede Junibal, Lappernes gode, og Pekel, deres onde Gud. Aura voksede op hos Iversen og Hanna, og da hendes Fader en Dag forsvandt med en Flok Lapper, der havde opholdt sig i Nærheden med deres Dyr, blev de to Sødskende hendes Plejeforældre. De kærlige Mennesker opdrog hende godt og kristeligt, og hun var ogsaa en god Datter, lærvillig og lydig, men hun havde naturligvis alle sit Folks gode og mindre gode Egenskaber. Gerne sad hun og lyttede til, naar Jomfru Hanna læste højt for hende af den store Bibel med de skønne Billeder i, men hun elskede at være ovre hos gamle Guri i Hytten og høre hende fortælle om Lappernes Guder. Og et Stykke oppe ad Fjeldet laa den store Saita, et gammelt Offersted, indviet til Junibal, Verdens Skaber — jo, hun var nok en kristen Pige, men hendes Folks gamle Sagn boede ogsaa i hendes Hjerte!

Bodenhoff havde faaet Skonnerten fortøjet om Eftermiddagen, inden Stormen tog rigtig fat, og den lille Orlogsmand, der kun var armeret med tre 3-pundige Kanoner, laa godt i Læ der. Besætningen bestod foruden Bodenhoff og hans Næstkommanderende, Maanedsløjtnant Koth, af 28 Mand, hvoraf to, helbefaren Konstabel Boye og helbefaren Matros Rustad, der begge gjorde Tjeneste som Underofficerer, hørte til Holmens faste Stok. Resten af Folkene var en Soldateske paa otte Mand af et trondhjemske Kompagni, samt atten Søfolk eller Fiskere fra Norges Vestkyst. Uheldigvis var fire Mand af disse blevet syge; men som Erstatning for dem havde Bodenhoff faaet fire nye, og det var for at modtage disse Folk, han havde ladet Boye blive tilbage i Tromsø.

Inde paa Anlægsbroen ventede Aura paa, at Bodenhoff skulde komme i Land. Hun havde staaet der længe — lige siden hun oppe fra Gaarden saa Skibet runde *Ayras Finger*, et stejlt Fjeld, der ved en ganske smal Klippesti var forbundet med Fastlandet og som en mørk og truende Skildvagt stod der, hvor den lille Vig bøjede ind efter. Aura havde blot lige vinket og raabt »God Dag og velkommen!« til Bodenhoff, som smilende vinkede igen, og nu trippede hun utaalmodigt frem og tilbage. Hun saa nydelig ud i sin farverige Dragt — et rødt uldent Livstykke, snøret sammen med smalle hvide Skindstrimler, et kort Skørt af samme Farve, pyntet med blaa Broderier, samt hvide uldne Benklæder, der gik ned i Støvler af Renskind. Om Livet bar hun et smukt Skindbælte, prydet med Figurer af forskelligt farvet Skind, og ved dette hang en af de pragtfulde Fjertasker, som Lappekvinderne var saa dygtige til at forfærdige og altid bar. Hendes svære mørke Haar var gennemflettet med røde Silkebaand, og om Halsen havde hun en Kæde af farvede Glasperler. Men endnu skønnere end alt dette var hendes fine lille, slanke Skikkelse med de sorte, straalende Øjne og den saa lykkeligt smilende Mund. Af og til satte hun sig paa en Træbænk paa Brohovedet, men rejste sig et Øjeblik efter, trippede rastløst omkring og syntes, at Ventetiden var saa frygtelig lang.

Saa kom endelig Bodenhoff op, gik i Land og fulgtes med Aura op til Gaarden.

»Aa-aa!« udbrød Aura, idet hun klyngede sig til Bodenhoffs Arm og smilende saa ham i Øjnene. »Aa — nu er Du endelig hos mig igen, Hans! Jeg synes, det er saa forfærdelig længe siden, jeg sidst saa Dig, og som jeg dog har længtes efter Dig! Jeg gaar her ene med Jomfru Hanne og Folkene og ser aldrig et fremmed Ansigt, og de er nok alle søde og gode imod mig, men — men — Du ved ikke, hvor mange Gange jeg har bedt Vorherre, om jeg snart maatte se Dig igen! Og nu er Du her — nu! Aa, jeg er saa glad, saa lykkelig!«

»Det er mit gode Held, der har ført mig til Dig, Aura!« svarede Bodenhoff og nikkede venligt til den glade, blussende Pige.

»Ja, fordi det er mig, der bringer Dig Held, det ved Du jo nok, men vel ogsaa, fordi Du selv gerne vilde komme, ikke sandt? Hver Aften er jeg gaaet op til *Ayras Finger*, naar Solen farvede Tromsdals-tindens hvide Snehætte rød, og har staaet der og stirret ud over Fjorden og op mod Tromsø — stirret og stirret, tænkt og længtes efter Dig. Men aldrig saa jeg Dit Skibs Sejl — Aften efter Aften vandrede jeg bedrøvet tilbage!«

»Men nu er jeg her, og nu er Du glad, Du lille — ikke sandt?«

»Ja, glad og lykkelig, til Du sejler bort igen.«

»Om Stormen lægger sig, bliver det allerede i

Morgen, Aura! Jeg maa ud og se efter Engelskmændene.«

»Uf, de ækle Engelskmænd! De tager vore Fiskere, saa ingen mere tør gaa ud paa Fiskeri; de røver og plyndrer paa Øerne og langs Kysterne, de opbringer Skægterne med Brødkorn — — —«

»Ja rigtigt, Aura!« afbrød Bodenhoff. »Og derfor maa jeg sørge for, at de ikke faar Lejlighed til at snige sig herind og faa fat i vore Kornoplæg i Tromsø. For sker det, faar hele Finmarken sulte til Vinter.«

»Det kan nok være, men — men Du bryder Dig slet ikke om mig, naar Du siger saadan! Det er altid Dit Skib og Dine Folk, men aldrig mig, Du tænker paa!« udbød Aura ivrigt og rev sin Arm til sig.

»Jeg kan ikke handle, som jeg har Lyst til, men maa gøre min Pligt — det er jo derfor, jeg er sendt helt her op til Jer. Nu maa Du være en god og fornuftig Pige og prøve at forstaa, at en Mands Pligt mod sin Konge og sit Land gaar frem for alt andet.«

»Er det saadan, da betyder stakkels Aura intet for Dig!«

»Vist saa Barn, men hør nu! Du ved jo, at jeg holder af Dig, ja, elsker Dig som en kær Søster — — —«

»Jeg bryder mig slet ikke om at blive elsket som en Søster — jeg, som kun er glad og lykkelig, naar Du er hos mig — jeg, som sørger og lider, naar jeg gaar her ene og længes efter Dig — jeg, som elsker Dig højere end alt andet, højere end mit Land, Blomsterne, Fuglene, ja end Junibal selv — — —«

»Ti nu stille, Aura — Folkene kan jo høre, hvad Du siger,« afbrød Bodenhoff hende og tog hendes Haand. »Nu gaar vi ind til Jomfru Hanna og ser, om hun har noget godt at byde os. Men husk, at hvor meget jeg end holder af min lille Veninde, saa maa alt vige for det, der giver mit Liv Værd — min Pligt!«

De havde nu naaet Gaarden og blev modtaget af Jomfruen, som stod i Døren og venligt bød Bodenhoff velkommen. Rundt om fra Hytterne kom Gaardens Folk frem og kikkede nysgerrigt paa den unge Søofficer — kun en gammel Lap laa og sov i Læ af Staldlængen; han sov altid, fordi han var saa gammel.

Nord-Ost Stormen rasede i to Døgn, inden Iversen i Tromsø og Bodenhoff i Balsfjorden atter kunde fortsætte deres Rejser. Det havde for Aura været en herlig Tid — hver Dag kunde hun være sammen med ham, hun elskede med en saa inderlig, selvforglemmende Kærlighed. Hun forstod godt, at Bodenhoff ikke nærrede samme Følelser for hende, men hun vidste, at han havde hende meget kær og var glad ved at være sammen med hende — ja, havde ikke dette forfærdelige Begreb

Pligt været, var det kanske muligt, at han virkelig kunde have elsket hende! Men saadan lod det jo til, at en Officer skulde handle — Pligten kom først, og det maatte hun saa se at indrette sig efter. Hun nød Øjeblikket, hun smilede til ham, passiarede, fortalte og sang, medens Kærlighed og Æmhed lyste ud af hendes glædesstraalende Ansigt.

Bodenhoff havde ogsaa været glad ved at være sammen med den elskelige, barnlige unge Kvinde, som han virkelig holdt meget af, men stadig tænkte han paa det ansvarsfulde Hverv, Premierløjtnant Seidelin havde betroet ham, og ventede utaalmodigt paa, at Stormen skulde blæse af, saa han kunde lette og staa op til Tromsø. Jomfru Hanna havde desuden den første Aften, efter at Aura var gaaet ind i sit Kammer, haft en Samtale med Bodenhoff om sin Yndling. Hun bad ham, da hun jo vidste, at han som dansk Officer ikke kunde gifte sig med en Lappepige, være saa tilbageholdende overfor det troskyldige, forelskede Barn, som det var ham muligt, uden dog at saare hende.

»I sin uskyldige Naivitet,« sagde hun, »lægger Aura ikke Skjul paa, hvor meget hun holder af Jer, Løjtnant Bodenhoff. Hun tænker slet ikke paa Fremtiden; glemmer, at den Dag kommer, da I maa rejse hjem, og hun ikke faar Jer at se mere. Saa gaar det med hende, som det gik sidste Vinter, da I var taget til Kjøbenhavn. Hun, som ellers var saa glad og lykkelig, lo og spøjte ved enhver Lejlighed og var som en Solstraale for os alle, blev da trist i Sindet, al hendes Munterhed forvandlede til Sørgmodighed, og hun følte sig som en forladt og ulykkelig Pige. Saadan vil det gaa hende igen, om I ikke ved rolig og venlig Optræden, som om I var en Broder, kan dæmpe hendes Følelser noget. Det er svært, det ved jeg, men vil I være Auras sande Ven, maa I vise det paa den Maade.«

Bodenhoff forstod fuldstændig Jomfruens Ord og havde samme Mening. Derfor var han glad og tilfreds, da Stormen løjede af, og Aura den tredje Dags Morgen fulgte ham ned til Skonnerten.

»Hver Dag vil jeg gaa op til *Ayras Finger*, hvor Junibal, da han steg ned fra sit Skytelt, stod og lyste Fred ud over vort skønne elskede Land. Der vil jeg staa og se ud mod Havet, hvor Du færdes.«

»Saa det vil Du!« svarede Bodenhoff og lo. »Vil Du ogsaa bede Herr Junibal om at skaffe mig Held, saa det stadig kan gaa mig lige saa godt som hidtil, Du lille Heks?«

»Le ikke, Hans!« svarede Aura og saa op mod ham, medens hendes mørke Øjne straalende skalkagtigt. »Vel er jeg nok en kristen Pige, men derfor ringeagter jeg ikke den gode Junibals Hjælp, naar det gælder Dit Held, Du kære!«

»Saa var Dig, at jeg ikke fortæller Din gode Plejefader, at hans lille Solstraale er en fordømt

hedensk Pige, som paakalder fæle Afguder, for at de skal bringe mig Held og Lykke!« drillede Boden hoff hende.

»Du maa ikke kalde Junibal en fæl Afgud, for han er sit Folks gode og kærlige Fader. Han værner os mod den onde Pekel, og naar hans Stemme taler til mig, forstaar jeg, at han kun vil mig godt. Og naar Du nu sejler bort fra mig igen, og Solens Lys farver Dine Sejl skinnende hvide, saa er det, som om hans Øjne straalere deri som et Tegn paa, at han lyser Held over Dig.«

»Ja, ja, tro kun saadan, naar Du er glad ved det. Men ellers var det mig nok, om Du blot bad et Fadervor for mig, for det er nu det bedste Sømærke at styre efter, Aura! Og saa maa vi skilles! Vi har haft nogle skønne og gode Dage her, og jeg tænker, at jeg endnu mange Gange faar den Glæde at være sammen med Dig i Sommer, lille Søster!«

»Lad være med at kalde mig Søster!« udbrød den unge Pige heftigt. »Jeg har sagt, at jeg ikke vil være Din Søster. Er jeg ikke mere for Dig, saa faar Du hellere klare Dig uden mig.«

»Saa, saa — staa hale lidt, Du smaa!«

»Slip mig!« raabte Aura og søgte at rive Armen, Boden hoff havde grebet, til sig.

»Men Aura dog!« Var Du ikke netop nu i et saa godt Humør, og pludselig bliver Du med eet saa vred, at Dine Øjne ligefrem lynere af Raseri! Og det kun, fordi jeg kærligt kaldte Dig Søster.«

»Hvad har jeg gjort Dig? Hvorfor er Du blevet saa ukærlig mod mig, der elsker Dig og har Dig mere kær, end mit eget Liv? Men vil Du hellere se mine Læber blive blege og mine Øjne trætte af Taarer, saa rejs blot og gør Din Pligt, som Du kalder det, uden at sige de Afskedsord, jeg af hele mit Hjerte havde glædet mig til at høre. Slip mig saa, og vær sikker paa, at nu skal jeg nok lade være med at bede Junibal bringe Held over Dig paa Din Færd! Slip mig, siger jeg!«

Boden hoff slap hendes Arm, men tog i samme Øjeblik begge hendes Hænder i sine.

»Aura — vær fornuftig! Jeg mener Dig det godt, naar jeg kalder Dig min kære lille Søster, for det viser Dig, at jeg agter og elsker Dig, og altid vil være glad ved at komme tilbage til Dig. Men Tiden er knap, Vinden god, saa nu maa vi kaste los og gaa ud. Jeg ønsker Held og alt godt for Dig, og haaber at se Dig glad og fornøjet, naar jeg atter kommer herved — det skal ikke vare mange Dage. Lev vel saa længe!«

Saa søgte han at se hende i Øjnene, men hun drejede trodsigt Hovedet, og da han slap hendes Hænder, styrtede Aura, uden at se paa ham, ind i Land og løb op mod Gaarden. Boden hoff stod et Øjeblik og saa efter hende, men rystede saa paa Hovedet, gik om Bord i Skonnerten og varskoede:

»Klar til at kaste los — en Mand til Roret!

Klar til at sætte Sejl — — — og lad det gaa lidt rapt, Folkens!«

Samtidig med at Stormen løjede, drejede Vinden mere og mere Syd over, saa at Skonnerten, da der var kastet los, Sejlene sat og den havde rundet Pynten ved den lille Vig, kunde holde bidevind Nord i ud af Fjorden. Ikke langt fra Tromsø passerede de Fartøjet med Iversen og de to Lapper — de havde Vinden mod sig og sled i det med Aarerne.

Men Boden hoff saa ikke den lille Skikkelse, der længe stod oppe paa *Ayras Finger* og stirrede efter Skibet, medens hun græd saa hjerteligt og selvopgivende, som om hele Verden var sunket i Grus for hende.

Da Skonnerten havde ankret paa sin sædvanlige Plads udfør Tromsø By, sendte Boden hoff straks et Fartøj ind efter Boye og hans fire Mand.

»Naa, Boye, vel mødt om Bord igen!« sagde han til Konstablen, da denne kom om Bord og meldte sig.

»Ja, Gud ske Lov, om det er tilladt at sige det! Jeg melder Chefen, at alt er vel her. Skulde ogsaa overbringe en Hilsen fra Herr Iversen, som søgte Læ hos os under Stormen.«

»Tak! Vi saa ham ro forbi — Jomfru Hanna fortalte mig, at han havde været oppe paa Vannø for at se til en syg Kvinde. Naa — lad mig saa se Folkene, de er vel gode nok?«

»Aah ja, ellers skal de nok blive det!«

Boden hoff mønstrede de fire Mand, forhørte sig om, hvad de hed, og sluttede med at spørge, om en af dem havde Lyst til at blive hans Oppasser. Den Mand, som før havde haft det Hverv, var mellem de syge. Niels Fanten meldte sig straks.

»Godt! Du er vel klar over, at Du ikke af den Aarsag faar mindre Arbejde og Eksercits end Dine Kammerater?«

»Javel!«

»Det hedder: Javel, Herr Løjtnant!« rettede Boye ham.

»Javel, Herr Konstabel!«

Boden hoff smilede.

»Godt! Saa forsøger vi. Du har vel ikke noget at bemærke til den Ordning, Boye?«

»Det skulde da være det, at det er skralt med hans Hukommelse. Men ellers er han ikke den værste, Herr Løjtnant.«

»Godt!« Boden hoff vendte sig om mod Løjtnant Koth, der netop kom til. »Her er de nye Folk, Næstkommanderende. Fordel dem til Tjenersten, ham der har jeg taget til Oppasser i Stedet for Olaf. Vi bliver liggende her i Dag, men dersom Kutteren ikke kommer ind forinden, letter vi, om Vinden er til det, i Morgen tidlig og gaar ud for at se efter den.«

Kutteren kom ikke ind, men da Skonnerten næste Morgen havde lettet og stod gennem Sundet

ud til Søs forbi Risø, saa han den ligge oppe udfør Nordre Kvalø, og da han havde Vinden med sig, stod han op til den.

Løjtnant Grøn gik om Bord hos Bodenhoff og meddelte ham, at han Aftenen før ude til Søs havde observeret et tremastet Skib, der krydsede sig sydover i lange Stræk, men at det antagelig havde vendt i Løbet af Natten og nu var ude af Sigte. Bodenhoff konfererede med de to Maanedsløjtnanter og besluttede derefter, at begge Skibe skulde krydse Syd i tæt ind under Smaaøerne for, dersom de fik Øje paa Tremasteren, og den viste sig at være en Orlogsmænd, da at søge ind i Fjorden.

Og atter havde Bodenhoff Heldet med sig. Hen paa Eftermiddagen, da de var naaet ned tværs af Risø, fik de Øje paa Sejleren. Saavel Skonnerten som Kutteren sejlede bedre bidevind end den svære Raasejler, og de holdt derfor gaaende saa længe, at Bodenhoff i Kikkerten blev klar over, at det ingen Orlogsmænd var. Nu stod han ned mod Skibet, og inden Aften var han det saa nær, at han kunde se, det førte amerikansk Flag. Saa lod han Folkene lægge Aarerne ud, og snart naaede han ind paa Prajehold. Han gav Skipperen Ordre til at brase bak, og da denne forstod, at han ikke kunde klare sig mod de to Orlogsmænd, lystrede han. Kutteren havde, ligesom Skonnerten, tre Kanoner, og de, som kunde bære, blev nu rettet mod Amerikaneren, medens Bodenhoff selv gik i Jollen med Boye og fire bevæbnede Matroser. De roede over til Skibet, og det viste sig, at baade Besætningen og Skibet var engelsk. Skipperen rasede, men var fornuftig nok til at finde sig i sin Skæbne; Bodenhoff lod Boye og to af Folkene blive om Bord, roede selv tilbage til Skonnerten, og nu stod alle tre Skibe ind gennem den smalle Fjord mellem Ringvadsø og Søndre Kvalø, hjulpet af den indgaaende Strøm og ankrede i den daglyse Nat ved Tromsø By.

Medens dette hændte ude til Søs, var Iversen efter en lang og slidsom Rotur naaet hjem til Birkely. Gæstfrit tog han de to Lapper med op til Gaarden, hvor Jomfru Hanna sørgede for Mad og Drikke til dem alle tre. Aura, hvis iltre Vrede nu var blevet afløst af dyb Sørgmodighed, gjorde sig Umage for, at Iversen ikke skulde mærke dette, og passiarede derfor livligt med ham, fortalte om Bodenhoffs Besøg og sagde, at hun glædede sig til, at han snart kom tilbage. Og det gjorde hun virkelig ogsaa. Hun fortrød sin Heftighed og søgte at indbilde sig selv, at hun vilde være lykkelig ved at se ham igen, høre hans Stemme og vide, at hun var hans elskede lille Søster. Men samtidig følte hun, at naar hun aldrig kunde blive mere for ham, var haabløs Længsel, stille Graad i lange Nætter og tavs Lidelse uden at turde betro sig til nogen, den Lod, hun havde i Vente. Men smi-

lende talte hun med Iversen og sine to Landsmænd og hørte taalmodigt paa den lange Beskrivelse af sine mange Rener, som den yngste Mand, Raruna, underholdt hende med. Lappen fortalte, at han ventede at finde hele sin Hjord, som under hans Broders Ledelse havde græsset Vest over paa den store Højslette, oppe bag Tromsdalstinden, og at hans Telte nu skulde blive staaende der, til Høstmønstringen var forbi. Hun bemærkede dog ikke Rarunas beundrende Øjekast eller den gamle Uves Hentydninger til, at der kun manglede en smuk og dygtig Kvinde i Rarunas Gamme.

Efter Maaltidet bad Iversen Lapperne blive og hvile sig lidt, men de ønskede begge at komme af Sted, medens Vinden var god. Iversen fulgte dem saa ned til Fartøjet, og paa Vejen sagde Raruna, at han havde noget vigtigt at betro ham.

»Kom saa frem med det, Ven!« svarede Iversen, som godt kunde lide den unge Lap.

»Min Hjord har siden Foraaret græsset inde bag Tanjas Høje, hvor mine Telte staa. Der er over Tusind Dyr, og Du ved, at jeg ikke er nogen ringe Mand i mit Folk. Nu spørger jeg Dig, om Du vil give mig Aura til Kone, for at min Stamme kan faa en Moder og jeg en Kvinde, jeg kan glæde mig over at se i min Gamme?«

Iversen standsede og stirrede forbavset paa Raruna.

»Forlanger Du virkelig,« svarede han saa, »at jeg skal give Afkald paa mit Plejebarn — at jeg skal sende hende, jeg har opdraget til en god kristen Pige, ud til Dig i Ødemarken for at leve der mellem Jer, Rener og Hunde? Det kan jeg aldrig forsvare for Gud og Mennesker, Raruna!«

»Husk, Fader Iversen, at Raruna er sin Stammes Overhoved, og at ingen Lap, der færdes paa disse Egne, er saa rig paa Gods og Dyr som han. Aura vil faa det godt i hans Gamme!« indskød Uve.

»Mit Hjerte længes efter Pigen, Fader! Hun vil blive stor i sit Folk, og jeg skal ære og vogte hende som min største Skat!« fortsatte Raruna.

»Nej — nej, Raruna! Det faar Du ikke mit Samtykke til. Og aldrig vil Aura forlade mig for at blive Din Kone, det ved jeg. Har Du spurgt hende derom?«

»Er det Skik i vort Folk at spørge Pigen, før man har Faderens Samtykke?« spurgte den unge Mand. »Vil hun ikke følge mig, naar Du siger, at det er Dit Ønske?«

»Nej — for Aura er ikke opdraget som Jeres Kvinder, og jeg ved, at hun ikke vil drage med Dig, selv om jeg bad hende om det. Og det gør jeg aldrig — hun vilde blive ulykkelig, for hun kan ikke trives og leve, hvor Du og Dit Folk færdes. Du finder sagtens en anden ung Kvinde, som vil være glad for Dit Tilbud, gode Raruna, men Aura bliver her, hvor hun som mit Barn føler sig glad

og lykkelig. Prøv at forstaa det, gode Ven, for anderledes kan det ikke blive!»

»Du viser nu, at Du intet har ment med al Din Tale om, at vi Lapper er lige saa gode og hæderlige Folk som I danske og norske! — Du mener altsaa saa alligevel, at vi er Udskud og Skarnsfolk, som Du ringeagter og ikke finder værdige nok at betro Aura til, skønt hun er en af vore egne. Men jeg ved godt hvorfor!» raabte Raruna, medens hans Øjne lynede ondt, og han ligesom krængede Læberne tilbage over sine store Tænder, saa hans Ansigt fik et vildt, dyrisk Udtryk.

»Junibal paa sin Skytrone ser og hører alt, ja læser i Hjerterne, hvad Ordene ikke udsiger, Fader Iversen! Og han straffer Uret — for Du har ingen Ret til at tage Aura fra sit Folk!» tilføjede Uve.

»Jeres Junibal kender jeg intet til, men Gud, som jeg har lært Jer at tro paa, vilde fortørnes, om jeg sendte Aura til Jer mod hendes Vilje. Hun bliver derfor hos os, hvor hun føler sig lykkelig og glad. Dermed faar det blive — tro mig, det er det bedste for baade Jer og hende.»

»Ja, for at blive kastet hen til ham, den unge danske Officer, der kommanderer Skibene! Jeg har haft Øjnene med mig og set, hvor hendes skinnede og hendes Kinder blussede, da hun talte om ham inde ved Maaltidet. Og alle her ved at fortælle om ham og hende — tvi Dig, Fader Iversen, at Du hellere ser det, end Du giver hende til en ærlig og god Mand af hendes eget Folk. Men gør, som Du vil — vi andre er jo kun Lapper, foragtede Hunde i Jeres Øjne!»

Efter at have sagt disse Ord sprang Raruna ned til Fartøjet, fulgt af Uve, og hurtigt satte de to Lapper af, fik Sejlet hejst og styrede Nord i, medens Iversen tavs og bedrøvet saa efter dem. Saa gik han langsomt tilbage til Gaarden og besluttede, at han ikke vilde omtale Rarunas Begæring for Aura.

»Galt var det, for ikke alt er glemt, som synes overstaaet!» mumlede han.

— — —
Dagen efter at Bodenhoff havde faaet sin Prise bragt ind til Tromsø, sendte han atter Kutteren ud for at rekognoscere. Et Par Dage efter saa Løjtnant Grøn om Aftenen en Sejler ud til Søs, der snart viste sig at være en engelsk Fregat, som stod ind mod Land. Kutteren vendte nu og løb indefter, men om Bord i Fregatten havde Udkgiggen paa Fortoppen set den, og Fregatten fulgte derfor efter. Det var »Horatio«, ført af Kaptajn, Lord Georg Stuart, som havde sat sig til Maal at ødelægge Kornmagasinerne i Tromsø. Kutteren naaede først ind Søndag Morgen den 2. August, og da Løjtnant Grøn havde underrettet Bodenhoff om Fregattens Ankomst, kom der Fart i Tingene. Bo-

denhoff gav straks sin Næstkommanderende, Løjtnant Koth, Ordre til at gaa ud med et Fartøj for at se efter Fjenden, og selv roede han med et Par Mand over til Amerikaneren og beordrede Skipperen til at lette og drive med Strømmen Syd i, for at Englænderne ikke skulde tage Skibet. Men den engelske Skipper og hans Folk nægtede dette, og først da Bodenhoff satte den stædige Skipper Pistolen for Brystet og truede med at skyde ham, dersom han ikke adlød, lød denne sit Ankertov kappe.

Da Bodenhoff kom tilbage, saa han flere Fartøjer ro indefter gennem Farvandet mellem Sønder Kvalø og Ringvadsø. Først mente han, at det var Baade med Folk, der vilde til Kirke i Tromsø, men snart saa han, at det var Orlogsfartøjer. Koth, der endnu ikke var kommet af Sted, og Grøn fik Ordre til at lægge Skonnerten og Kutteren nærmere ind mod Land og føre Spring ud, saa de kunde vende Bredsidene mod Fjenden. Derefter lod han alle sine Kanoner anbringe paa samme Side og gjorde alt klart til Kamp. Han kunde sagtens have reddet sig og sine Skibe ved at staa Syd i, men i saa Fald vilde Tromsø blive plyndret, alt Kornet taget eller ødelagt og Befolkningen udsat for Vold og Hungersnød — saa hellere tage den ulige Kamp op!

At Englænderne havde turdet vove den lange og farlige Rotur ind gennem det smalle Farvand skyldes det, at der om Aftenen, efter at »Horatio« havde set, hvor Kutteren stod ind, var kommet et Fartøj med to Lapper til Borde. Lapperne bad om at maatte tale med Chefen og tilbød denne at lodse Skibets Fartøjer ind til Tromsø. Først troede Kaptajn Stuart ikke rigtig paa Lappernes Ærlighed. — han mente, at de var sendt ud for at lokke hans Fartøjer i en Fælde, da han, som en hæderlig og ærekær Mand, ikke kunde tænke sig, at Lapperne virkelig var Forræddere mod deres Land. Men Uve og Raruna — for det var de to, som for at hævne sig paa Iversen og Bodenhoff bar sig sjofelt og landsforrædderisk ad — gav ham saa mange Oplysninger om Bodenhoffs Styrke og andre vigtige Ting, at han alligevel besluttede sig til at tro dem. For at være helt sikker paa et heldigt Udfald af Ekspeditionen gav han Ordre til, at fire armerede Fartøjer under Ledelse af Fregattens Næstkommanderende, Løjtnant Hawkins, med 80 Mand om Bord, skulde gøres klar til at afgaa samme Aften. Hvert af Fartøjerne havde en 12-pundig Karronade i Stævnen og skulde føres af en Officer. Den Styrke, mente Kaptajn Stuart, maatte være Bodenhoffs betydelig overlegen.

De engelske Fartøjer havde en lang Rotur for sig, men efter at de var kommet ind i Fjorden, hjalp Strømmen dem. Saa snart deres Karronader kunde bære, begyndte de Skydningen, som Bodenhoff omgaaende besvarede med sine seks Kanoner. Tre af de angribende Fartøjer styrede lige ind mod

de to Skibe, medens det fjerde roede hen til en nærliggende Klippe, hvor de afvæbnede nogle Kystvagter og derefter beskød Kutteren, som laa dem nærmest, med Geværild.

Englænderne drejede, da de kom nærmere, ind mod Kutteren og entrede den; Løjtnant Grøn og hans 21 Mand store Besætning tog tappert mod den store Overmagt, men da Grøn straks blev kvæstet i venstre Ben af en Skraakugle og segnede om paa Dækket, samtidig med at to af hans Folk blev hugget ned, tabte Resten Modet — og strøg Flaget.

»Rør ikke vort Flag, Folk!« raabte Bodenhoff til sine Mænd, da han saa dette. »Lad Kanonerne med Skraa og brænd paa, lige ned i Fartøjerne!«

Englænderne satte nu ind mod Skonnerten, flere af deres Folk faldt, men Bodenhoffs Skydning kunde dog ikke standse dem.

»Hej, Gutter! Klar til at ta' imod, naar de entrer!« raabte Boye. »Der bli'r Fart i Dansen i Dag, men bare haardt mod haardt, som Kællingen sa', da hun tønnede Rumpen mod Runde Kirke! Vi skal nok klare de Fyre!«

Fartøjerne naaede nu Skonnerten, og en vild Kamp begyndte. Forgæves søgte Englænderne at bane sig Vej op paa Skonnertens Dæk, der ikke laa ret meget højere end Fartøjernes Rælinger, men Gang paa Gang blev de modtaget saa varmt, at de til Slut opgav Entringen og satte ud fra Skonnerten. Da havde Løjtnant Hawkins faaet et stygt Hug i højre Haand, og ikke saa faa af de engelske Matroser laa døde eller saarede.

Bodenhoff havde mistet tre Matroser og en af Soldaterne, men alle hans Folk var kampivrige og klar til at tage imod et nyt Angreb. Dette kom ogsaa.

For anden Gang gik Englænderne an, men med samme Resultat som før. Kampen var endnu voldsommere, Bodenhoff ikke alene kæmpede som en ægte Viking, men han forstod at opildne sine Folk, saa de slog løs i vild Begejstring; Boye fik dem til at le med sine muntre Tilraab, stred selv for tre og havde et Øje med overalt — stadig var han der, hvor der trængtes til en kraftig Næve. Og saa opgav Engelskmændene atter. Denne Gang var de mere medtaget, saa det varede en rum Tid, inden de angreb for tredje Gang, men da havde de ogsaa faaet det fjerde Fartøj med.

Og hvor utroligt det end lyder, saa afslog Bodenhoff og hans tapre Mænd ogsaa denne Entring — selv kæmpede han med en engelsk Officer og huggede ham ned. Men nu varede Angrebet længere, og først da der i et af de engelske Fartøjer kun var et Par usaarede Mand tilbage, lod Løjtnant Hawkins sine Fartøjer sætte fra for tredje Gang.

»Det var et drøjt Stykke Arbejde, Boye!« udbrød Løjtnant Koth, medens han pustede ud og

tørrede Sveden af Panden med sit Trøjeærme. »Angriber de igen, kommer det til at knibe for os. Halvdelen af vore Folk er nu døde eller kvæstede.«

»Siger intet, Herr Løjtnant!« svarede Konstablen. »Saa længe Chefen selv gaar i Forhaanden, klarer vi os vel nok. Men — om det er tilladt at sige det — saa var det en Fandens Skam, at Kutteren gav saa tidligt op!«

»Det har sin Rigtighed, men ser Du, formedelst det har vi faaet en Helvedes dejlig Kamp!« svarede Løjtnanten.

»I har Ret, Løjtnant Koth, vi har kæmpet en god Kamp, men ogsaa en dyr! Selv om ingen af os tre har faaet nogen Blessure, saa har vi haft store Tab,« sagde Bodenhoff, der havde været en Runde Dækket over og nu traadte hen til sine to underordnede med en Dunk Brændevin i Haanden, fulgt af Niels Fanten, som bar en Pøs. »Rustad, den kække Gut, saa jeg selv blive hugget ned af en engelsk Officer! Nu har jeg ladet hver Mand faa en Dram og en Slurk Øl til Styrkelse efter dette varme Arbejde, men kun Halvdelen orkede at tage det — Resten var døde eller haardt kvæstede.«

»Men vi har ogsaa ryddet godt op mellem Engelskmændene!« mente Koth.

»Vi har gjort vor Pligt — haaber, vi kan vedblive med det til Gavn for Landet og Hæder for os selv! Værsgod, her er Dunken, men Øllet faar I søbe af Pøsen, eftersom Niels har glemt Muggen.«

»Hvad sagde jeg, Herr Løjtnant! Han er, med Forlov, saa glemsom, at dersom hans Rumpen ikke hang fast paa ham, glemte han ogsaa den!«

»Nu kommer de igen!« raabte i det samme en af Folkene og pegede ud mod de engelske Fartøjer, som atter gik til Angreb.

»Klar til at tage imod dem — skyd, naar I kan, Soldater!« raabte Bodenhoff og løb hen midtskibs, hvor han havde bedre Overblik over sine Folk. Løjtnant Koth tog Kommandoen agter, Boye forude. Men denne Gang var det umuligt for Bodenhoff og hans modige lille Skare at forhindre Entregasterne i at komme op paa Dækket, og der opstod der en frygtelig Kamp Mand mod Mand. Bodenhoff tønnede sammen med den engelske Næstkommanderende og gav ham et Sabelhug i venstre Arm, men fik straks efter selv af en anden Englænder et Hug over højre Haand, hvorved hans Tommelfinger næsten blev afhugget. Frem og tilbage paa Dækket bevægede de kæmpende sig — fik Koths eller Boyes Folk drevet Fjenden ind midtskibs, entrede nye op og slog dem tilbage igen. Huggerte og Bajonetter klirrede mod hinanden, af og til blev en Geværkolbe hamret ned mod en Mand med et dumpt Brag — Skrig fra saarede og opildnende Raab fra Befalingsmændene, af og til

suppleret med et Hurraraab eller et Pistolskud, skar gennem Luften. Bodenhoff skaanede sig ikke, han slog to Matroser ned, men fik saa et kraftigt Hug i Hovedet og, idet han uvilkaarligt bøjede Overkroppen bagover, et Bajonetstik i venstre Albued. Rasende af Smerte for han saa ind mod en Klynge Englændere og huggede vildt om sig, men fik endnu et svært Hug i Hovedet og segnede om paa Dækket.

Efterhaanden faldt alle Skonnertens Mænd for den store Overmagt — kun Boye og tre Matroser lykkedes det at springe i Vandet og derved redde sig. Men Bodenhoffs Flag blev ikke strøget — Englænderne halede det ned, da Kampen var endt. Saa bragte de alle de saarede fra Skonnerten, deres egne saarede og døde samt Fangerne fra Kutteren ned i Fartøjerne og roede ud samme Vej, de var kommet ind. Forinden havde de generobret Amerikaneren, idet Skipperen under Kampen atter var søgt tilbage til sin gamle Ankerplads.

Kaptajn Stuart havde i flere Timer rastløst spadseret frem og tilbage paa Skandsen, medens han utaalmodigt afventede Ekspeditionens Tilbagekomst, men først næste Morgen naaede Fartøjerne »Horatio«. Da havde de saarede og blødende Mænd ligget i atten Timer uden Forbinding eller smertestillende Midler.

Saa snart Løjtnant Hawkins havde fortalt sin Chef om Kampen og ærligt omtalt den beundringsværdige og tapre Modstand, Bodenhoff og hans Mænd havde ydet, gik Kaptajn Stuart hen til den haardt saarede og næsten bevidstløse Helt, der var blevet bragt ned i Fregattens Lazaret, og rakte ham hans Sabel, som Hawkins havde afleveret.

»Tillad mig, min Herre,« sagde Stuart, »at tilbagelevere Dem Deres Sabel. De har brugt den saa godt, at det vilde være en Skam, om De ikke stadig skulde bære den!«

Den heltmodige og hæderværdige Daad, Bodenhoff og Skonnertens øvrige Besætning havde udøvet, var ikke kæmpet forgæves. Paa Grund af sit Tab af Folk, og af Hensyn til de mange saarede Officerer, opgav Kaptajn Stuart sit Forehavende og sejlede omgaaende hjem til England.

To Dage efter Kampen naaede Boye ned til Balsfjorden. Han traf Iversen, Jomfru Hanna og Aura ved Aftensmaaltidet, og selvfølgelig blev de alle tre højst forbavset ved at se ham komme.

»Sæt Dig ned, Boye, og lad os høre, hvilken god Vind der har blæst Dig her ind til Birkely!« udbrød Iversen, da de havde hilst paa hinanden.

»Ja — det er jo en stor, men meget bedrøvelig Tidende — — —«

»Er Bodenhoff kommet noget til — er han syg eller kanske død?« afbrød Aura hurtigt.

»Stille, Barn — lad nu Konstablen fortælle!«

»Ja, ser I, det var — det er saadan set — jeg

mener, vi har jo været i Kamp med Engelskmændene, som kom Søndag Morgen og angreb os — —«

»I Herrens Navn, gode Boye, pin os ikke for længe med Uvishedens Smerte!« bad Iversen.

Boye fortalte nu kort og alvorligt om Kampen og sluttede med at sige:

»Chefen var hele Tiden i Forhaanden, hvor det gik haardest til. Han kæmpede som en Løve, skønt de næsten havde hugget ham til Plukfisk!«

»Er han død?« spurgte Aura i en underlig, forbavsende rolig Tone.

»Jeg ved det ikke — lige inden jeg sprang over Bord for at undgaa Fangenskabet, da alt var tabt, saa jeg ham ligge paa Dækket med Ansigtet nedad — — —«

»Dræbt?« spurgte Iversen rædselsslagen.

»Død — død, fordi jeg bad Junibal tage Heldet fra ham! Aa — Hans, Hans!« skreg Aura og tog sig med begge Hænder om Hovedet. »Jeg har dræbt ham — det er mig, som er Skyld i alt dette frygtelige. Men jeg kommer — jeg kommer, Elskede!«

Og hurtigt, som en af sit Lands Renner, styrtede hun ud af Stuen og løb, med Armene løftet mod Himlen, op til Fjelds.

»Aura — men Aura dog!« raabte Jomfru Hanna, medens Iversen og Boye skyndte sig ud efter Pigen. Men hurtigt som Vinden for hun af Sted, og det var umuligt for de to Mænd at indhente hende. Hun forsvandt for dem, og først da de var naaet op til den underste Fjeldafsats, saa de hende staa oppe paa *Ayras Finger* et Øjeblik — saa udstødte hun et skingrende, hjerteskerende Skrig og styrtede sig ud fra Klippen.

Endnu i vore Dage fortæller man i Tromsø, naar Mørketiden er inde, Historien om den skønne Pige fra Balsfjorden og den unge danske Søofficer, der med sin heltmodige lille Flok Mænd i den haarde, blodige Kamp frelste Finmarken for Hungersnød og Elendighed.

— — —

Bodenhoff led frygteligt af sine Saar paa Vejen over til England, hvor han blev opereret og i tre Maaneder udstod svære Lidelser, der prægede ham for Resten af hans Levetid. Under Opholdet der blev han for sin tapre Vaabendaad udnævnt til Ridder af Dannebrog. Da han efter Fredslutningen vendte tilbage til Danmark, hvor hans Saar i Hovedet forøvrigt gentagne Gange brød op igen, blev han Ekvipagemester paa Gammelholm. Senere foretog han en Del Rejser som Fører af Koffardskibe, avancerede efter Tur og modtog efterhaanden de sædvanlige Udkommandoer — var saaledes i 1831—32 Chef for Briggen »St. Jan« i Vestindien. I 1847 tog han sin Afsked paa Grund af Svagelighed og døde som karakteriseret Kommandør den 31. Marts 1849.



Maleri af Paul Sinding

Brdr. Barentzen Repr.

Statsskoleskibet „Danmark“

Som bekendt blev Statsskoleskibet »Danmark« »indefrosset« i Amerika ved Krigens Begyndelse. Skibets Kaptajn og dets raske Mandskab gik alle i amerikansk Tjeneste og var med til Danmarks Befrielse af den tyske Okkupation. Statsskoleskibet »Danmark« ventes hjem før Jul, og dets Ankomst vil sikkert forme sig som en storslaet Hyldest til de Mænd, som uden Tøven i det fremmede gjorde deres Indsats for Danmarks Befrielse.

Red.



Maleri af H. Schøtler Pedersen.

Clipperen „Cimba“ ved Københavns Havn.

Brdr. Børentzen Repr.

GAMMELT RAGELSE

En Skitse af Aage J. Chr. Pedersen

DA gamle Kaptajn Bøje denne Morgen vaagnede op, laa han et Øjeblik og lyttede, men uden at høre de sædvanlige Lyde ude fra Vejen og Pigernes Rumsteren nede i Køkkenet.

Men saa slog det ned i ham, at det jo var Nytaarsdag, hvor i Følge Reglementet for »Aldersfred« — Hvilehjem for ensomme og gamle — alle Maaltider var forrykket en Time.

»Noget godt Pjank,« snerrede han hen for sig, »paa Aarets første Dag bør man netop tørne tidligt ud,« — og for at understrege sine egne Ord skubbede han i det samme Dynen til Side og sprang ud af Sengen med en Hurtighed, der var ud over den sædvanlige.

Den gamle Kaptajn var noget helt for sig selv — »lidt vanskelig og ejendommelig« sagde man, naar man ikke vilde tale uelskværdigt om den sirlige, korrekte gamle Herre, som for et Par Aar siden havde »lagt op« og søgt ind paa »Aldersfred«, hvor han helst passede sig selv og derfor hurtigt fik Prædikaten »sær«. Man smilte overbærende ad hans mange maritime Udtryk, — naar han talte om at gaa tidligt »til Køjs«, naar han bad om at faa ferniseret »Dørken« eller ønskede at blive »purret«, hvis han en Morgen fik Lyst til at »tørne tidligt ud«.

Lige saa eksklusiv som gamle Bøje selv var den Stue, han beboede. Det var simpelthen et »Kammer«, en Kahyt, et Rodsammen af Skibskister, eksotiske Billeder og mærkelige Souvenirs fra alle Klodens Egne. En rød og grøn Skibslanterne flankerede hver sin Side af Døren, en Sekstant og en lang Skibskikkert stod i Krogen foran »Køjen«, og havde det store halvandenfags Vindue med det snepudrede Lindetræ udenfor været erstattet af et Par regulære Køjer med forbidrivende Skyer, ja, saa havde Illusionen været fuldkommen, — saa

havde man befundet sig i Kaptajn Bøjes Kahyt om Bord i S/S »Senegal«.

Som et dominerende Centrum i alle Snurrepiberierne hang Værelsets eneste ikke-maritime Vægprydelse, en Radering af gamle Grundtvig, som Kaptajnen nærrede en dyb Respekt for, — og paa det lille Skrivebord stod, mellem udskaarne Tobaksdaaser og Brevpressere af sjældne Sten, et afbleget Fotografi af en ung Pige i lang, hvid Kjole med Tornure.

Saadan boede den gamle Kaptajn midt imellem alle sine Minder om Fortiden, — selv et Stykke Fortid, der havde svært ved at affinde sig med en Pensionists reglementsbundne Landkrabbe-Tilværelse i en Nutid, han aldrig havde forstaaet.

»Ønsker Kaptajnen Kaffen bragt op? Godt Nytaar skulde man for Resten sige.« Det var en af Pigerne, som bankede paa og lige aabnede Døren saa meget paa Klem, at hendes friske, morgen-glade Stemme kunde naa indenfor.

Kaptajn Bøje var i Færd med at tage Vest paa og gjorde et hurtigt Skridt over i Styrbord



Han tager en slidt Salmebog frem og anbringer sig paa en Stol ved Vinduet.

Side bag Døren, — det var ukorrekt at vise sig for en Dame uden Jakke paa, — i hvert Fald ukorrekt efter *hans* Mening. Nu saa man jo anderledes paa de Dele.

»I lige Maade — lige Maade, — næh, jeg kommer ned, Lis,« mumlede han, og Lis trak Døren til og forsvandt med en Hovedrysten. Han var ikke til at blive klog paa, den gamle Skipper.

Bøje satte sædvanligvis Pris paa at faa serveret i »Kahytten«, ligesom i gamle Dage; men i Øjeblikket passer det ham ikke.

Nytaarsmorgen er Mindernes Morgen for Kaptajn Bøje.

Fra den store Skibskiste under Grundtvigs Billede tager han en gammel, slidt Salmebog frem, sætter Brillerne paa og anbringer sig paa en Stol foran Vinduet.

Saa slaar han op paa Nytaarsdag, anden Tekstrække, sidder lidt og ser langt frem for sig og læser saa:

»Epistelen skriver Apostelen Jacob: Og nu I, som sige: I Dag eller i Morgen ville vi gaa til den eller den By og blive der et Aar og købslaa og vinde, I, som ikke vide, hvad der skal ske i Morgen; thi hvordan er eders Liv? I ere jo en Damp, som er til Syne en liden Tid, men derefter forsvinder; i Stedet for at I skulde sige: Dersom Herren vil og vi leve, da vilde vi gøre dette eller hint. Men nu rose I eder i eders Overmod —«

Den gamle lukker den tykke, sorte Bog i og bliver siddende i dybe Tanker. Saadan har han holdt sin Andagt hver Nytaarsmorgen i mange, mange Aar, saa han kendte godt dette Stykke af den hellige Skrift og vidste, at det var *ham*, Otto Bøje, det var adresseret til. Han havde været ærgerrig og kun stolet paa sig selv, — havde taget Dagene i sin egen Haand og rost sig af sit Overmod, som der skrevet stod.

Naa, det var naturligvis saa længe, længe siden, — og senere var alt blevet anderledes. Det var skam ikke saadan, at Livet ikke var lykkedes for ham, tværtimod — han havde baade udrettet og naaet meget. Men det var bare ikke blevet det, han engang havde drømt om, fordi han havde glemt at sige med Apostelen Jacob: «Dersom Herren vil —«

Et og andet var gaaet i Stykker —.

Kaptajn Bøje rejser sig med et Sæt. Han vil ikke lade sig fange ind af sentimentale Stemninger; men Epistelen til Nytaarsdag er blevet et Slags Ritual, hvormed han een Gang om Aaret gaar i Rette med sig selv. Han anser baade Gud og Grundtvig og Apostelen Jacob for saa store Autoriteter, at de har Ret til at belære ham — Kaptajn Otto Bøje — om Liv og Død.

Men Nytaarsmorgen skal det være, — saa kaster han Anker paa Tidens Flod og holder Status over sig selv. —

Salmebogen bliver varsomt lagt tilbage i Skibskisten, der er et Skatkammer stuvende fuldt af Effekter, der tilsammen er en Kavalkade af en Række længst henfarne Aar paa de syv Have. Et Øjeblik staar han og betragter Kistens brogede Indhold, — saa lukker han Laaget i og gaar med rank Holdning ned til Morgenkaffen i »Aldersfred«s store Spisestue.

— — —

Op ad Formiddagen trækker Kaptajn Bøje i sin Overfrakke, sætter den runde Skindhue paa Hovedet og begiver sig paa Vej til Sagfører Brun, der har bedt ham til Frokost. Sagføreren og hans Frue er de eneste Mennesker, han en sjælden Gang kommer sammen med. Brun havde ordnet hans Testamente og Papirer, og saa var han Formand for Byens Sejlsportsforening og havde altsaa lidt mere Begreb om Styrbord og Bagbord end almindelige Landkrabber, og de Gange, han havde været Gæst i Hjemmet, havde han befundet sig vel.

Det er Frostvejr, men Himlen er høj og blaa, og Aarets første Solskin faar den lille Bys røde Tage til at lyse festligt imod de hvidkalkede Mure. Da Kaptajnen naar Havelaagen, vender han sig og ser op imod Huset. »Aldersfred — Hvilehjem for ensomme og gamle« staar der med forgyldte Bogstaver tværs over Facaden med de mange Vinduer.

Og lige under »ensomme« var hans eget Vindue.

Der gaar en Trækning af Irritation over Kaptajnens Ansigt, og hurtigt drejer han Hovedet bort, aabner raskt Laagen, som han smækker i bag sig, og gaar hurtigt hen ad Vejen.

Ja, Guderne skulde vide, at han var ensom — han, der igennem et halvt Aarhundrede havde været det dirigerende Midtpunkt i et Liv fuldt af Arbejde og Tempo — et Liv i Fart paa alle Klodens Havne — i Spænding og Fare — omgivet af Mænd, der saa op til ham og lystrede hans mindste Vink — Kaptajn Bøje, der var kendt af hver Mægler og Stevedore fra Øst til Vest — han var nu blevet forladt af Livet og som et Stykke Vragods skyllet op her paa en lille Provinsbys »Hvilehjem«.

For »ensomme og gamle«.

Bitter var han blevet — uden at han med Rette kunde bebrejde nogen noget.

Ingen andre end sig selv.

Livet var løbet ham forbi — hans Tid var faktisk omme.

Epistlen havde Ret: Mennesket er «en Damp, som er til Syne en liden Tid, men derefter forsvinder —«

Ja, saadan var det — og snart blev det *hans* Tur til at glide ud af Sagaen.

Apostelen Jacob havde været en klog Mand — ligesom Grundtvig — og sagt: »Dersom Herren vil —«. Det havde været en god Kurs at styre efter.

Men det skulde man altsaa blive gammel — og ensom — for at forstaa —.

Kaptajn Bøje fortsætter ad Vejen til Sagfø-rens Villa. Det er et Hjem med Ungdom, der synger og spiller og ler og snakker, og det havde flere Gange smigret den gamle Kaptajns Forfængelighed, at man bad ham fortælle om sine Rejser og standsede Sang og Musik for at høre paa ham.

Men i Dag er det, som om Lysten til at være sammen med Mennesker er borte.

Enhver anden Dag — kun ikke paa denne Aarets første. — Mindernes Dag for ham.

Kaptajn Bøje snurrer pludselig rundt og gaar med hurtige, faste Skridt tilbage til »Aldersfred«, hvor han lukker sig ind i sin »Kahyt«. Det kan være det samme med Sagføreren Frokost, han er uoplagt og maa se at faa ringet Afbud. Saa trækker han en Stol hen foran den store Skibskiste, aabner det tunge, buede Laag og begynder at tage op af Kistens mangeartede, brogede Indhold, Stykke for Stykke, som han anbringer paa Skrivebordet rundt om det falmede Fotografi af en ung Pige i lang, hvid Tornurekjole. — Og alt imens genoplever den gamle Kaptajn sin Ungdoms Historie om en Lykke, han ejede engang, men som blev taget fra ham fordi — ja, fordi han havde troet sig klogere end Apostelen Jacob.

— — —

Anna hed hun, og han havde truffet hende i hendes Hjem i Marstal, hvor han besøgte hendes Broder, som han havde læst sammen med paa Navigationsskolen.

Det har vel været omkring Aarhundredskiftet. Hjemmet aabnede sig gæstfrit for den unge Styrmand Bøje, — og længe varede det ikke, før hans Hjerte bankede heftigt for den unge Skønjomfru, og han vovede at sige hende det.

Der var ingen Tvivl om den Ting, — hun elskede ham lige saa højt, og han var i den syvende Himmel af Glæde.

»Men paa een Betingelse,« havde hun sagt og truende løftet sin lange, slanke Pegefinger imod ham.

»Og hvad er saa det?« havde han spurgt, mens han lo ad et saa pudsig Indfald, som at stille Betingelser for deres Forlovelse.

»At du holder op med at sejle, lige saa snart vi kan gifte os. Jo, Otto —« tilføjede hun, da hun saa ham rynke Bryn og blive alvorlig, »jo, vi vil leve Livet sammen, ikke skilt fra hinanden, som Søens Folk maa det. Det vil du nok, ikke?«

»Ja, naturligvis — hvis det ligefrem er en Betingelse,« havde han svaret, men uden at mene noget med det. Han var bare saa lykkelig, at han gerne havde sagt Ja og Nej til meget mere end det. Kom Tid kom vel Raad, — Anna lærte vel efterhaanden at forstaa, at Søens Mænd hører Søn til for Livet og ikke kan skifte Haandtering for et Lunes Skyld. — Men den Tid den Sorg. Foreløbig havde de hinanden og var lykkelige over al Beskrivelse. —

— Kaptajn Bøje lægger op paa Skrivebordet sirligt ordnede Bundter af Breve, skrevet med en fin, tynd Damehaandskrift og adresse- ret til Havnebyer og Pladser Kloden over.

Hvor havde hun været flink til at skrive — og hvor disse tætskrevne Sider aandede af Længsel efter det Øjeblik, han kunde gaa i Land, og de kunde bygge Hjem sammen.

Kun sjældent saa de hinanden. Bøje var paa Langfart og kom kun med Aars Mellemrum til dansk Havn, saa deres Tanker og Længsler fandt mest Udtryk i de mange Breve, de sendte hinanden.

Aar kædede sig til Aar, og i hvert eneste af hendes Breve mindede hun ham nu om Løftet og frittede ham ud om, naar omtrent han mente, han vilde gaa i Land.

Bøje holdt hende hen: »Du maa have Taalmodighed, min Ven — et Par Rejser endnu, saa faar vi se —«. Han havde virkelig Planer om at købe en lille Skonnert og etablere sig i Indenrigsfart; men det kostede Penge, mange Penge. Saa lige straks blev der ikke noget af Bryllup.

Spørgsmaalet om Pengene gled i Forgrunden, og alt andet blev trængt ud i en uvis Fremtid.

En Overgang — i et svagt Øjeblik — var han lige ved at lade hende fare, kvittere en Forbindelse, som alligevel næppe blev til noget, hvis hun stadig holdt fast ved det meningsløse Krav til ham.

Han hørte Havet til og maatte blive her.

Men det blev ved Tanken. Kærligheden til hende var for stærk. Endnu et Par Rejser, saa



Det blev kun til et Haandtryk og et Forsøg paa et Smil.

havde han Penge nok til den Skonnert og vilde vende Næsen hjemad og holde Bryllup.

Imedens købte han Gaver til hende, hvor han kom frem — de smukkeste Ting, han kunde finde — —. Varsomt tager han Stykke for Stykke op nede fra den fyldte Kiste, — kulørte Silkesjaler og Tørklæder fra Østens Kramboder, kosteligt Porcelæn og sjældne Vaser, orientalske Nipsting og indrammede Billeder fra Jordens fagre Riger —, hver eneste Ting havde sin Historie, som kun *han* kendte, og alt var det bestemt til at glæde hende, som ventede paa ham derhjemme i Marstal.

En Dag faar han i Singapore Brev fra Anna. Hun beder ham komme hjem, hun lader alle Krav falde og forstaar nu, at hun maa blive en Sømands Brud som saa mange andre er blevet det.

Naar han første Gang kom hjem, skulde Brylluppet staa. Han maatte straks skrive, naar omtrent det blev.

Den Dag forstod han først, hvor uendelig højt han elskede hende, — hun som kunde ofre alt sit eget for hans Skyld.

Og alligevel tog han ikke hjem, men skiftede Skib i Rio og sejlede endnu et Par Rejser paa Østen. Apostelen Jacob havde Ret — han vilde købslaa og vinde og vidste intet om Dagen i Morgen. Og den Gang hed det ikke: Dersom Herren vil —, kun hvad Styrmand Bøje vilde, var hans eneste Rettensnor.

— Han husker saa tydeligt, at han kom til Danmark lige efter Jul og naaede Marstal Lillentyarsaften med Skibskisten fuld af Gaver og opfyldt af en Forventning og Glæde, der var sammenparet gennem Hjemrejsens mange Uger og Maaneder.

Skuffelsen havde ramt ham som et Slag. Anna laa syg, og man sagde, det var alvorligt.

Bøje blev ført ind i Sygeværrelset, — han kan endnu se hende for sig, som hun laa der, bleg som en Marmorbuste — stille og tavs.

Det blev kun til et Haandtryk og Forsøg paa et Smil.

Han hjalp Forældrene med at vaage den Nat og den følgende — Nytaarsnat. Tidlig om Morgen paa Aarets første Dag drog hun sit sidste Suk med sin fine, hvide Haand gemt i hans grove Sømandsnæve. Han havde lukket hendes Øjne til og kaldt paa Forældrene.

Udenfor gryede det ad Dag, — og Bøje følte, at hans Liv fra dette Øjeblik fik en helt ny Retning. — —

Kaptajn Bøje tager op nede fra Skibskisten et indrammet Skriftord, hvor der med hvid Silke paa sort Fløjlsbund er broderet i sære, snørklede Bogstaver: »Dersom Herren vil —«

Det var hendes sidste Arbejde, før Sygdommen tog hende, og han fik det med i sin Skibskiste sammen med alle Gaverne ude fra de fagre Riger.

Han havde aldrig giftet sig, — intet skulde for-dunkle Mindet om *hende*. Aar var kommet, og Aar var sunket i Tidens Hav. Meget havde han naaet, — kun ikke det at blive en lykkelig Mand.

Lykken var gledet fra ham den Nytaarsmorgen dernede i Marstal.

— — —

Kaptajn Bøje farer sammen ved en Banken paa Døren og Stemmer, der ler og snakker udenfor. Han bliver ulykkelig over Roderiet, men kan ikke naa at faa pakket ned og maa lade de mange Sager ligge og gaa og lukke op.

Maaske var det bare Lis med Frokosten —.

»God Dag, Kaptajn Bøje, og godt Nytaar!« Det er Sagfører Bruns unge Datter sammen med en Ven. Baade hun og den unge Mand hilser hjerteligt og lader sig hellere end gerne byde indenfor. Der staar et Brus af ungdommeligt Humør ud fra dem, de er baade overgivne og endnu forpustede efter den raske Tur.

»Ja, værsgod, vil De ikke sidde ned —.« I det samme gaar det op for ham, at han endnu ikke har faaet ringet Afbud til Sagføreren, og halvflov og forlegen vender han sig til Frøken Brun: »— jeg skal sige Dem, jeg fik saadan Lyst til at rydde op i min gamle Kiste, og saa glemte jeg ganske —«

»Saa glemte De os, Kaptajn, ja. De er vel nok en nydelig en —« afbryder den unge Pige og truer ad ham. »Her sidder vi og venter og venter, men den ellers saa præcise Kaptajn udebliver ganske. Saa startede vi en rask lille Eftersøgelsesekspedition, — maa jeg for Resten præsentere min Forlovede, Læge Overgaard — Herr Kaptajn Bøje.«

De to Mænd hilser paa hinanden. »Ja, velkommen om Bord, unge Mand.« Kaptajnen er pludselig bleven oprømt og i Humør ved denne uventede Invasion af Ungdom.

»Vi kom ellers for at bugsere Dem hjem til os, Kaptajn,« siger Frk. Brun og ser skælmisk hen paa den gamle, som febrilsk begynder at rydde til Side af sin mærkelige Opstabling.

Da hun taler til ham, holder han inde og vender sig imod hende. Som hun staar der, rødkindet og smilende i sin hvide Pull-over og strikkede Top-hue, er hun saa sød og uimodstaaelig, at han bliver helt varm om Hjertet.

»Naa, saa det gjorde De — og saa var De saa fornuftig at tage Lods med,« ler han og tager fat igen. »Saa maa jeg vel gøre klar til at lette Anker.«

»Sikken Masse gammelt Ragelse De dog har samlet sammen i Tidens Løb, Kaptajn.« Det farer pludselig ud af hende, da hun faar Øje paa det overfyldte Skrivebord.

Det er, som den gamle havde faaet et Stød for Brystet. Gammelt Ragelse —! Hans dyrebare Minde —!

Han vender sig heftigt imod hende, men tager sig i det.

Det er Sagfører
Bruns unge
Datter sammen
med en Ven.



Hvad ved hun om det —. Ingen forstaar det uden ham selv.

»Aa, ja — en anden har jo ogsaa været ung engang,« siger han og skynder sig at stuve Resten ned. Øverst kommer det indrammede Skriftsted: »Dersom Herren vil —.« Saa lukker han Laaget i og rejser sig.

»Se saa, nu er jeg til Raadighed. Men sig mig, Frøken Brun, naar skal Brylluppet saa staa?« spørger han og kniber det ene Øje til.

Frøken Brun ser hen paa sin Kæreste: »Ja, se det afhænger af Viggo her — hvad synes De, Kaptajn, er det ikke skørt — han vil ikke giftes, før han har faaet Praksis. Nu vil han til Jylland — og imens —«

»Og imens kan der ske saa meget,« nikker den

gamle. »Betænk Dem ikke for længe unge Mand — en Dag kan det blive for sent.«

Frøken Brun springer op og slaar begge Arme om Halsen paa den gamle Kaptajn: »Uh, hvor er De sød, at De kan tale saadan.«

»Kaptajnen taler maaske af Erfaring?« drister den unge Læge sig til at spørge.

Bøje nikker: »Hele min Skibskiste er fuld af — Erfaringer, — gammelt Ragelse, maaske — men alligevel Minder om to unge som jeg —«

»Er det en Historie, Kaptajn — saa fortæl den, naar vi kommer hjem,« be'r den unge Pige.

Den gamle Kaptajn smiler: »Det var en Historie, men den er forbi for længe, længe siden. I to har jeres egen Historie, som lige er begyndt. Gud give, den bliver længere og lykkeligere end min.«

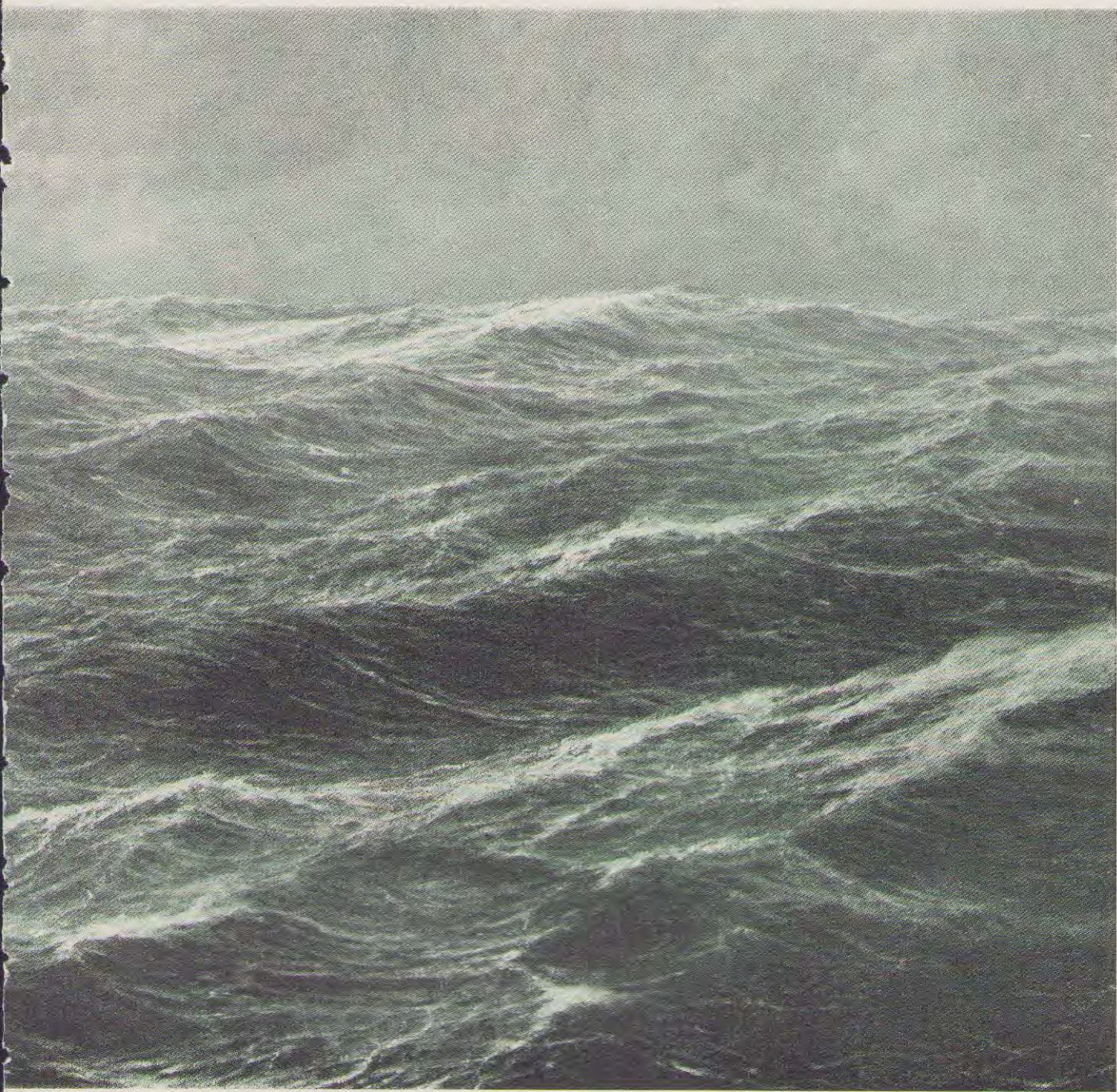


BØLGER C

Digt af C

DU kronede Kraft — du skumklædte Bølge!
Hvor er din Vugge, hvor er din Grav?
Hvem kan din rullende Vandring vel følge
hen over Klodens omskiftende Hav?
Uudgrundelig kaldes du sikkert med rette.
Snart er du Bjerg, snart er du Dal —
snart en uendelig Slette.

Som Bølgen er Tankernes ilsomme Flugt;
snart farer de ned — snart op,
højt gennem Æt'ren og lige lukt
ned gennem Jordens Krop.
De agter ej paa, om Vejen er lang.
De kender ej Skel og Grænser.
Vidt rækker Tankernes Gang.



G TANKER

Oscar Jensen

I Bølger, I Tanker — I farer afsted.
Spørg ej, hvor farer de hen.
Lad Bølgerne rulle og Tankerne med;
de gi'er mig min Ungdom igen.
Sving Jer, I Tanker fra Kyst til Kyst
som Fugle paa udspændte Vinger —
I gi'er mig til Livet Lyst.

Ja, flygtig som Bølgen Tankerne glider,
rastløs som Stormsvalen hen over Hav —
opvækker Minder om svundne Tider,
Længsler og Løfter, som Ungdommen gav.
Flyv kun, I Tanker, langt bort skal I fare —
at skrive Jer koster ej stort.
I er jo en toldfri Vare.

ALT HAR SIN AARSAG

Af Otto Ludwig

UDEN Flaade havde Danmark ikke haft nogen Historie. I alt, hvad der hidtil er overgaaet vort Land, har Havet spillet ind. Fra gammel Tid har Folket følt sig knyttet til Vandet omkring det. Der er derfor noget særligt dansk i vor Søfart, som man ikke finder Mage til i andre Dele af vort daglige Virke. Som i intet andet er det da ogsaa her lykkedes at holde en fuldkommen dansk Linie. Selvfølgelig er Søfarten ogsaa blevet præget en Del af fremmede Skikke og Talemaader, men alt dette er sket indirekte. I den danske Krigsflaade har der nemlig tjent næsten udelukkende danske Undersaatter, hvilket har vist sig at være en stor Fordel, naar man tænker paa, hvilke Kvaler Hæren gennem Tiderne har haft med sine Lejetropper. Den eneste Nation, der har haft større Indflydelse paa vort Søværn, er Hollænderne, der en Tid lang tjente heroppe. Det skal ogsaa nævnes, at Niels Juel har »staaet i Lære« hos nederlandske Admiraler.

I Sprog og Benævnelser er den danske Marine blevet paavirket af Holland og England, der altid var vor Flaades største Konkurrenter. De fleste af vore »importerede« Skikke og Ceremonier stammer alene fra Briterne. Til Gengæld har disse og mange andre søfarende Nationer ogsaa laant mange Skikke fra os. — Ceremonierne og Skikkene ved Siden af en vis Overtro har saaledes præget de forskellige Landes Flaader gennem Historien lige op til vore Dage. Imidlertid findes der Mariner af meget nyere Oprindelse, og disse har paa Grund af deres unge Alder næsten ingen Traditioner, men maa nøjes med at bruge de ældres. Saa-dannene Søfartsnationer er: Rusland, Tyskland og U.S.A.

Forbavsende er det dog, saa lidt vore Flaadetraditioner og Skikke har været behandlet i Litteraturen. Bøndernes og Borgernes Skikke er der blevet skrevet mangt og meget om, men saa vidt

jeg ved, findes der ikke en dansk Bog, der alene behandler Marinens Traditioner. Grunden hertil kan ikke være den, at Materialerne er for faa, eller at de er uinteressante. Den Tanke, at det særlige Sprog, som Søens Folk fører, skjuler en Del for den, der ikke selv er inde i det, er mere nærliggende. Endvidere er det en Kendsgerning, at Flaadens Mandskab ikke selv tænker syndeligt paa de forskellige Skikkens Oprindelse, men tværtimod betragter dem som hørende med til det daglige Liv.

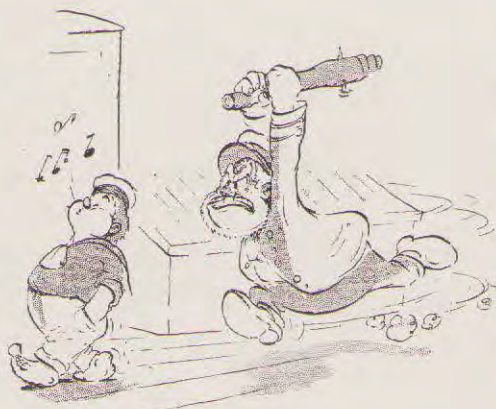
Imidlertid fortjener alle disse ofte ældgamle Traditioner at blive draget frem i Lyset, da hver af dem bedre end mange Sider Historie viser Livet baade i og uden for Flaaden, som det virkelig har været. Tilmed er de ikke kedelige at stifte Bekendtskab med. Ofte viser disse Overleveringer, at Marinerne er et Folkefærd, der ikke er blottet for Humor.

Andre af Skikkene viser dog, at Sølivet ikke altid er det bare Grin. Saaledes beviser mange af dem, hvor haarde Kampe Datidens Søfolk har maattet føre for at opretholde Familiens og sit eget Liv. At disse Mennesker tilmed ofte har været naive og maaske endog latterligt naive, skinner ogsaa igennem. Derfor faar deres Skikke os ofte uden Forsæt til at trække paa Smilebaandet. Men alt dette skal være dem tilgivet. Farer og et usselt Udkomme fører meget med sig. Men trods dette saa ved vi, at disse vore Forfædre frem for noget andet var danske.

Overtro.

Selv i vore Tider har det været den danske Orlogsgast strengt forbudt at fløjte ombord paa Skibene. Den almindeligste Grund til dette Forbud er den, at man kan forveksle den med Baadmandspibernes Skingren. — Det har dog ogsaa en anden og meget ældre Aarsag, der stammer fra Sejlskibenes Stormagtsdage.

I gamle Dage troede man paa, at visse Uregelmæssigheder ombord kunde give



Det er strengt forbudt at fløjte.

Anledning til Forandring i Vejret. Saaledes var man fuldstændig overbevist om, at Fløjten kunde afstedkomme Vindstille, der dengang var en næsten ligesaa stor Katastrofe for en Skipper som Orkan og Taage.



Eder og Forsværgelser skal man holde sig fra.

Ogsaa Eder og Forsværgelser skulde man dengang holde sig fra, ikke saa meget, fordi det ikke lød godt, men fordi det kunde vække Troldeenes Vrede. Saaledes skriver Tordenskjolds Matros Trosner i sine Dagbogsoptegnelser, »at paa »Friedrichus Quartus« Aar 1711 spøjte Fanden skindbarlig i Skibet, og Arkelimesteren bandede saa meget skrækkeligen, men en Dag, da han gik og surrede Stykkerne om Læ, da tog Fanden ham bort levende, saa ingen aldrig saae ham meer.«

Men det var nu ikke kun paa Tordenskjolds Tid, man var overtroisk. Saa sent som i 1938 viste man sig i England at være bange for at give et Fartøj Nummeret 13, hvorfor man sprang dette Ciffer over. Nogle faa Aar i Forvejen skulde en anden Baad døbes »Python«, hvilket er Navnet paa en Slange. Den offentlige Mening og ikke mindst Folkene, der havde Chancer for at komme til at sejle med Baaden, var imidlertid stærkt imod dette Navn, da man i den engelske Marine tror, der er Ulykke ved Slange- og Krybdyrnavne. Tilsidst fik denne Mening Overtaget, og Skibet løb af Stabelen under Navnet »Pandora«. Et Eksempel paa Cifret 13-s uheldige Følger er maaske den engelske Ubaad E 13, der i 1915 løb paa Grund ved Saltholm, hvor den blev beskudt af to tyske Torpedobaade.

Der kunde nævnes mange flere Eksempler paa Overtro. Den før omtalte Dagbog af Matrosen

Trosner sprudler af Historier om Søuhyrer og andet Troldereri. Imidlertid er Grunden til Nutidens Respekt for slige Ting som uheldige Tal og Ulykkesdyr vel nærmest dikteret af ældgamle Traditioner. Og selv om man ikke ligefrem tror paa alle disse Overleveringer, saa behandler man dem alligevel med Respekt og retter sig efter dem.

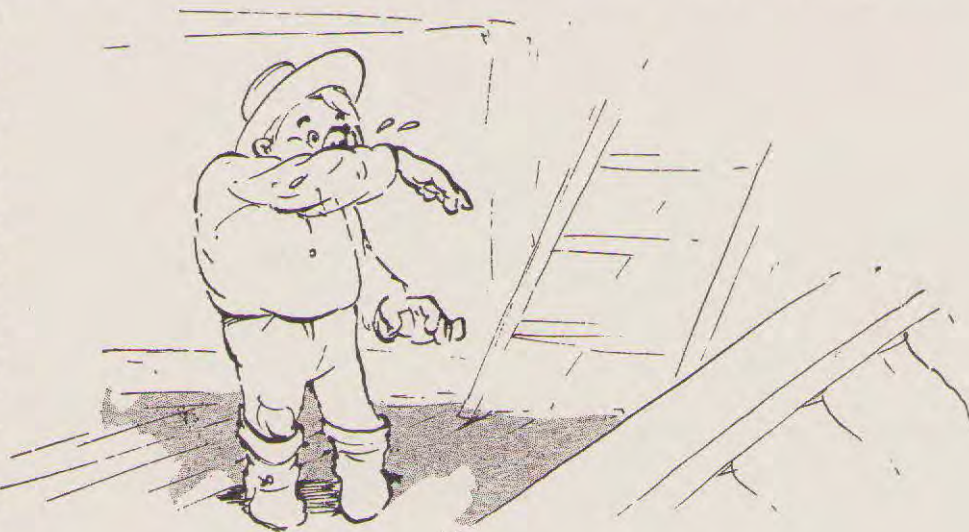
Traditioner.

Jan Rap var Betegnelsen paa Fortidens danske Matros i Marinen. Hvorfra dette Navn stammer, ved jeg ikke, men i alle Tilfælde har det længe hængt ved den danske Orlogsgast. Omkring sidste Aarhundredeskifte brugtes det som en almindelig Betegnelse for Eleverne i Søværnets Underofficersskoles yngste Klasse, der paa Grund af deres ringe Anciennitet maatte springe for Skolens ældre Elever. Selv de senere Aars Math-Elever har maattet lide den Tort at blive kaldt for »Rapper«. Under Eskadre bruger man Benævnelsen »Rapbaad« om et mindre Fartøj, der har det Hverv at hente Proviant og Post i Land for de større Skibe.

Langt morsommere er dog Historien om de engelske Kadetters Kælenavn. »Snotties« bliver de kaldt, hvilket ordret betyder »snottede«. Den engelske »Midshipman« føler sig dog i Dag ikke i mindste Maade fornærmet over dette mærkelige Navn. Her er dets Historie:

Der var engang, hvor Lommetørklæder ikke var saa ubetinget tilhørende den øvrige Klædedragt som nu. For det meste var det kun Folk af den højere Klasse, der var i Besiddelse af en saadan Luksusvare. Da Kadetter dengang endnu mere end nu maatte anses for at have smaat med Penge, havde de selvfølgelig heller ikke noget at pudse deres Næse i, hvorfor de brugte Ærmet, der var lige ved Haanden. Naar de unge Mennesker imidlertid steg i Graderne, kunde man ikke have dette. Derfor anbragtes tre Knapper paa Officerskapperne. Af den Grund kunde man ikke grise Tøjet til paa denne Maade uden at skrabe Næsen.

Der er mange Maader at pynte sin Uniform paa.



De brugte Ærmet, der var lige ved Haanden.

Uniformen kan ogsaa fortælle.

I Marinernes Paaklædning gemmer sig ogsaa et helt Stykke Verdenshistorie. Kravens tre Striber, der er ens for Alverdens Orlogsgaster, fortæller saaledes om Nelsons tre største Søslag. For os danske er det lidt af en Ære, at Slaget paa Københavns Rhed er med blandt disse. Det er nemlig saaledes, at den ene Streg er til Minde om denne Kamp, der blev udkæmpet den 2. April 1801. De to andre vidner om Slaget ved Abukir og Slaget ved Trafalgar.

Ogsaa paa anden Maade har Lord Nelson knyttet sit Navn til den internationale Marineuniform. Da han døde i 1805, viste Britterne deres Sorg ved at bære et sort Slips om Halsen, og snart fulgte de andre Nationer med, saaledes at det i Dag bæres af alle Nationers Marinere.

Foruden denne traditionelle Karakter har Marinekraven ogsaa en Historie, der fortæller om Datidens praktiske Indstilling. Langt tilbage bar Søkrigerne Fletninger ned ad Nakken. Da disse sjældent blev vasket, fandt man paa at tjære dem i Stedet for eller at fedte dem ind i Olie.

Paa denne Maade skinnede de ogsaa langt væk, hvilket hjalp med til, at Matroserne vandt saa mange Pigehejter. Til alt Uheld havde disse Haarpiske dog en Ulempe. De snavsede det i Førvejen ikke altid rene Tøj endnu mere til, naar de sjaskede ned ad Ryggen. Af denne Grund fandt man paa at bruge Kraver. Disse gjorde ikke saa stort Besvær, naar de skulde vaskes, som et helt Sæt Tøj.

Nu er disse Nakkepiske helt forsvundne. Men nogle Steder ser man endnu Minder om dem. F. Eks. den tyske Marines Folk gaar med Huebaand, der flagrer ned bagi.

De menige er imidlertid ikke ene om at bære de gamle Skikke videre i deres Klædedragt. Ogsaa Officererne bærer Minder om en svunden Tid i deres Uniform.

De færreste Folk aner sikkert ikke engang, hvad den gyldne Snor hedder, som nogle Officerer bærer. For det meste tror man, at det er en Distinktion, der tilkendegiver en særlig høj Charge. Men

det er simpelthen Udtryk for, at den paagældende Officer er Adjudant. Nu har Snoren kun Betydning som Kendetegn. Men Fortidens Søkrigere var foruden at være meget konservative ogsaa meget mageligt anlagt. Adjudantsnoren er nemlig en Levning fra den Tid, hvor Adjudanterne havde meget Skrivearbejde. Naar dette Arbejde foregik i oprejst Stilling, brugte Adjudanten Snoren til at hvile Armen i. Nu er dette som sagt ikke Tilfældet mere, hvilket man alene kan slutte af den Grund, at Flertallet af Nutidens Adjudanter bærer Snoren over venstre Skulder. Kun kongelige Adjudanter maa bære den paa højre Side.

Ogsaa Kokarden, der i Dag er ens for baade Befalingsmænd og Menige, har sin Historie.

»Den sorte Kokarde« er i Dag blevet et dagligt Udtryk for et daarligt Ry. Imidlertid brugtes den en Tid bogstaveligt i en Del Hære og Marinere Jorden over som en Degradation. Forøvrigt har den ogsaa engang optraadt som reglementeret Kokarde for Officerer og Officerer, men efter den franske Revolution optraadte Kokarderne alene i de nationale Farver. Nu om Dage er det disse, Soldaterne fører Haanden op til, naar de hilser.

Hoflighed er en god Ting.

Hilsenen har forøvrigt ogsaa sin Historie. Gennem Tiderne har Søens Folk trods deres bramfri Fremtræden altid været høflige.

Til Nutidens militære Hilsen at føre Haanden til Huen gives der flere Forklaringer. Den mest romantiske er denne:

Langt tilbage i Tiden har man holdt Væddedytter, saakaldte Turneringer, hvor Egnens Ungsvende viste deres forskellige Færdigheder. Ogsaa i England havde man saadanne Konkurrencer paa et meget tidligt Tidspunkt. I Spidsen for saadanne Dyster sad en Protektorinde, som gerne var en af Egnens smukkeste Damer. Denne Dronning havde blandt andet ogsaa til Opgave at uddele Præmierne til de stolte Vindere.



Paa denne Maade skinnede de ogsaa langt væk.

Med ærbødige Skridt traadte Sejrherrene frem foran Tribunen, og før de naaede helt op til Damen, skærmede de med Haanden for deres Øjne for ikke at blive blændet af al den megen Skønhed. — Efterhaanden tænkte man ikke mere paa Oprindelsen af denne Skik, men opfattede den slet og ret som en Hilsen.

Ovenstaaende Forklaring er som sagt den mest romantiske, men tillige ogsaa den mest upaalidelige. Nedenstaaende Forklaring er meget mere sandsynlig, da den viser som saa mange andre af Traditionerne, at Datidens Marinere ogsaa havde Sans for det magelige.

Hidtil havde man altid hilst sine Overordnede ved at tage Hatten af og bukke dybt. Men naar Skibene af og til kom op i de nordlige Farvande, vægrede Besætningerne sig ved at blotte Hovedet i den stærke Kulde, hvorfor de kun berørte Hatteskyggen let med Fingerspidserne. I den britiske Krigsmarine findes følgende Ordre af 1745: »Mændene beordres til ikke at tage deres Hovedtøj af, naar de møder eller taler til en Officer, men kun at berøre Skyggen med Haanden og bukke.« — Herhjemme indførtes denne Hilsen for Søofficerer og Kadetter i Aaret 1810, efter at den lang Tid forinden havde vundet Hævd i Hæren, hvor der fortælles noget helt andet om Oprindelsen:

Da Hærens menige Mandskab før i Tiden næsten kun bestod af lejede Folk og ofte Udlændinge, var Disciplinen derfor ikke den helt ønskelige, hvilket fremgaar af de mange Overfald, Datidens Befalingsmænd var udsat for af deres undergivne. Ofte skete der Mytteri og som Følge deraf ligefrem Mord. At Officererne tit selv var Skyld i disse Misligheder ved deres hovne Optræden kommer ikke Sagen ved. Men for at undgaa at faa udryddet hele Officerskorpset blev det bestemt, at den menige Soldat ved Møde med en Overmand skulde strække venstre Arm ned langs Siden, medens den højre førtes til Huen. Paa denne Maade skulde han tilkendegive, at han ikke havde noget Vaaben i Haanden.

Den rene Idyl har det altsaa aldrig været at være Soldat. Heller ikke paa Søen, hvor enhver var sig selv nærmest, og hvor man ikke kunde føle sig sikker paa Overrumplingen fra andre Skibe. At dette virkelig har været Tilfældet, viser den ældgamle Skik at give Salut os tilfulde.

Det siges, at Lord Howard, som levede fra 1536

til 1624 og førte den engelske Flaade mod den spanske Armada, var den første, der brugte Skikken. Det skete før et af de store Slag, da han udførte denne Hilsen mod et af sine allierede Skibe. Skikken skulde overbevise den anden Part om, at man havde fredelige Hensigter, hvorfor man skød med løst Krudt og gjorde Pauserne mellem Salverne større end sædvanligt under Kamp. Altsaa blot en Forsikring om, at Kanonerne ikke indeholdt Krigsladning.

At man senere har taget denne Ceremoni meget alvorlig, viser nedenstaaende Ordre til Chefen for Hovedvagtens os. Den er skrevet den 20. September 1858. Skrivelsen siger, at da Korvetten »Najaden« tilhørende den svenske Marine kun fik sin Salut, som bestod af 9 Skud, besvaret med 8, skulde den ved Afgang fra København have et Salutskud mere, end den selv vilde afgive. Ikke sandt! Et smukt Bevis paa den særlige nordiske Maade at afgøre forekommende Fejl paa!

Mens vi omtaler Saluteringen, kan det nævnes, at det er forbudt Skibe af alle Nationaliteter at affyre Salut i Floden Themsens, hvilket

skyldes, at Dronning Elisabeth engang, da hun var paa Besøg i Greenwich Palace, var kommet ubehageligt nær til en afgiven Salve. Alt har sine Aarsager!

En anden meget gammel Form for Underdanighedsbevisning er den Skik »at stryge Topsejlet«. Den gaar helt tilbage til Romertiden og har siden været obligatorisk flere Steder paa Kloden. Kronborg var saaledes et af de Steder, hvor denne Skik var paakrævet. Saaledes blev et Fartøj engang anholdt deroppe, fordi det ikke fulgte Skikken. Om bord paa omtalte Skib befandt sig ovenikøbet en fransk Statsmand, der skulde til en Forhandling i Polen, men dette tog man sig ikke saa nær.

Samtidig med dette Underdanighedsbevis var det paakrævet, at man kippede Flaget. En Skik, der om end frivilligt saa dog stadig holdes i Hævd.

Skikken at »mande Ræer« skal ogsaa være et Bevis paa ens fredelige Hensigter, idet man resolverer saaledes, at naar hele Besætningen befandt sig tilvejrs, kunde Kanonerne ikke være bemandede. I vore Dage, hvor Sejlskibene i alle Tilfælde i Orlogsmarinerne er helt gaaet bag om Dansen, er man selvfølgelig afskaaret fra at kunne udføre denne Tradition. Alligevel har man paa de rygende Kolosser ikke glemt at vise Høflighed ved Passage af et andet Orlogsskib. — Ved Kommandoerne



Hidtil havde man altid hilst sine Overordnede ved at tage Hatten af og bukke dybt.

»Front til Bagbord« eller »Front til Styrbord«, som indledes med en Fløjten i Baadsmandspiberne, styrter Mandskabet henholdsvis til den ene eller anden Side af Lønningen, hvor de indtager Retstilling, indtil Piberne atter forkynder, at man skal fortsætte, hvor man slap.

Baadsmandspiber.

Hvorfra stammer dette af saa mange Orlogsgaster frygtede Apparat, der *kun* kan forkynde tre gode Ting, nemlig: »Skafning!« »Landlovsmønstring!« og »Forstrækning!«, som betyder Udbetaling af Løn? (Det skal bemærkes, at nogle bedre kan lide Raabet: »Klar ved Køjerne!«).

Den britiske Søofficer R. G. Lowry siger herom, at det er en Overlevering fra det 15. Aarhundrede. Nedenstaaende Historie stammer dog fra Henry den ottendes Tid (1509—47), hvor en saadan Fløjte var Tegn paa høj Rang og derfor udført i Guld.

Sir Edward Howard, der dengang var Englands Admiral, kom engang galt afsted, da han bordede et fransk Skib. Uheldigvis forsvandt hans eget Skib ud af Syne, og da de snu Franskmænd opdagede dette, genoptog de Kampen paa Dækket mod de betuttede Engelskmænd. Tilsidst blev de sidste overvundne og dræbt. Men før dette skete, tog Sir Edward Howard Fløjten af Halsen og kastede den i Bølgerne.

Nu bruges denne Pibe dog kun som en rent praktisk Foranstaltning af Alverdens Baadsmænd for at faa Besætningerne til at lytte efter den paa følgende Ordre.

F. Eks. bruges den til Udpurring af det menige Mandskab. Her i Danmark fulgtes dette ublide Vækkeur af Sætningen: »Rejse, rejse ut af Køjerne!«, eller »Bananskallerne« eller andre Øgenavne for den kære Hængekøje.

I den engelske Marine raaber man imidlertid et helt andet Udtryk, som endda har en Tradition bag sig. »Show a Leg!« (Vis et Ben) prajer den britiske Boatswain. Omkring 1700 var det Skik, at Krigerne havde deres Koner med ombord. Der var delte Meninger om denne Skiks Fordele og Ulemper. I »Danske Lov« af 15. April 1683 giver Kristian den 5. følgende Forbud for Krigsmarinen: »Kvinder og Svin maa ikke have indenborde« Lord Vincent og Lord Nelson har ikke brugt



„Kvinder og Svin maa ikke have indenborde.“

saa stærke Ord om dette, men det vides, at ogsaa de har været stærkt mod saadanne Forhold, hvad der maaske kan overraske, naar man kender Nelsons Svaghed for smukke Kvinder.

Damerne, der kom ombord, maatte indrette sig efter de samme Forhold som Mændene og saaledes ogsaa sove i Hængekøjer. Naar omtalte Raab lød om Morgenen, skulde der fra hver Køje stikkes et Ben udover Kantene. Hvis der kom et kraftigt, behaaret Mandfolkeben til Syne, blev han ubarmhjertigt

kommanderet ud. Var det derimod et pænt Dameben, fik Ejeren Lov at sove en halv Time længere. Gentlemen har Englænderne nu altid været, ikke mindst Søfolkene!

En anden Lejlighed, hvor man ogsaa bruger Baadsmandspibe, er Falderebshonnøren, der gives nu om Dage for Officerer og højtstaaende civile Folk. Honnøren gaar for sig paa følgende Maade: Ved Kommandoen »Faldereb!« styrter to Orlogskaster mod Landgangen eller Falderebet afhængigt af, hvor den honnørberettigede vil dukke frem. Samtidig springer Vagtchefen og Vagtassistenten til. Sidstnævnte holder Piben i venstre Haand. Naar den ankommende Gæst er lige ved det øverste Trin, kommanderer Officeren »Pib ud«. Orlogsgasterne, Officeren og Vagtassistenten gør Honnør, medens sidstnævnte triller i Fløjten paa en særlig Maade. Naar den Besøgende er kommet ind paa Dækket, kommanderes der »Pib ind!«, og igen lyder den gennemtrængende Lyd fra Piben. Naar den sidste Tone er døet hen, skynder de to Orlogsgaster sig af Vejen.

Lyder det ikke latterligt? Jo, for en Mand, der ikke kender Forudsætningerne, kan det nok virke lidt uforstaaeligt. Men som alle andre Skikke har ogsaa denne sin naturlige Oprindelse og stammer fra den Tid, da et Faldereb endnu var en Luksus. Man maatte derfor hive Gæsten ombord i en Kurv, der var hængende under Raaen. Paa Kommandoen »Pib ud!« sendte man Kurven ud efter ham, og »Pib ind!« var Tegnet til, at man kunde hive den tilbage med Indhold. Dengang hejste man alting i Takt til Baadsmandspibe, ligesom man nu gør det i Orlogsskibene, naar Redningsbaadene skal hejses ombord. Denne Fløjten er det altsaa, man har bibeholdt ved Falderebshonnøren.



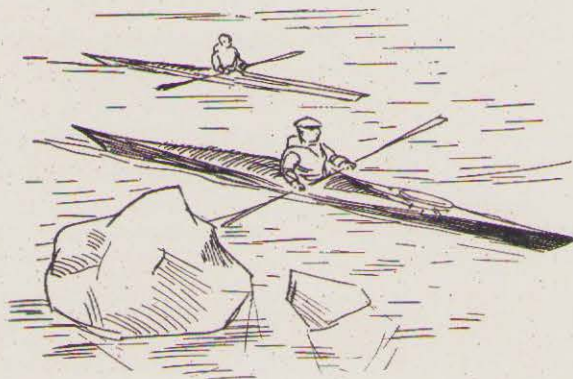


Maleri af Paul Sinding.

Fregatten „Najaden“ for Indgaende i Sundet.

Bdr. Sorenzen Repr.

Med



Illustreret af
Povl Poulsen

Slæde og Baad

Af

ERIK JESPERSEN

(forh. Præst i Grønland)

INDE i min Drengs Reol staar der en lille uanselig Bog; den stod i min Reol, da jeg var Dreng; som jeg fik den af min Far, har han faaet den af sin; den hedder »John Ross's anden Rejse til Egnene ved Nordpolen«. Der findes for en Drengs Fantasi de vidunderligste farvelagte Billeder af britiske Søofficerer i Kamp med Is og Sne, Isbjørne, Moskusokser og Hvalrosser, og underlige smaa skindklædte Mennesker i Kajakker, Konebaade og paa Hundeslæde.

Den gamle Bog, jeg læste som Dreng, har sikkert paa en Maade bestemt en Del af mit Liv.

Aar 1896 gik to Studenter i en sen Nattetime op og ned langs Dosseringen; de fulgte hinanden hjem, som Studenter den Gang fulgte hinanden hjem — først fulgte den ene den anden til hans Dør, og saa den anden den første til hans, og det blev de ved med langt ud paa Natten, medens Problemerne blev drøftede; saa siger den ene: »Naa, skal vi saa melde os som vordende Præster til Grønland?«

»Nej,« siger den anden, »jeg skal maaske nok derop, men lad os nu først faa Eksamen og saa se, hvad Gud kan bruge os til.«

1903 sidder den sidste som Huslærer en Morgenstund i en Præstegaard paa Langeland og drikker The; saa kommer Provstinden ind med Avisen og siger: »Hør, Kandidat, De har saa ofte talt om,

at De burde være taget til Grønland; nu søger Ministeriet en teologisk Kandidat, som er villig til at rejse derop.« Dagen efter staar Kandidaten i Ministeriet og bliver antaget til at rejse op til Foraaet som Præst til Grønland.

For at lære noget Grønlandsk tilbragte jeg nogle Maaneder i Lynges Præstegaard hos Pastor Chr. Rasmussen, hvor Sønnen Knud Rasmussen, hans flinke Søkende samt alle deres Venner kom og gik. Et smukkere Familieliv end det, der levedes i Lynges Præstegaard, kan ikke tænkes. Det var som en hel Gudstjeneste, naar vi om Morgenen alle sammen samledes i Stuen til Morgensang, hvor det var en Fryd at høre Faderens og Sønnen Knuds kønne Stemmer, medens Moderen, den elskelige Præstefrue, spillede: »Den mørke Nat forgangen er, og Dagen oprinder saa vide, nu skinner Sol over Mark og Kær, de Fugle sjunge saa blide; Gud give os Lykke og gode Raad, sin Naades Lys os tilsende« —.

Vinteren 1895 havde den unge Student ligget paa Amtssygehuset i Rønne af Skarlagensfeber. Da han begyndte at komme op, stod han dagligt og saa ud ad Vinduet; og hver Dag paa en bestemt Tid saa han en ung Pige gaa ind til Byen med sin Musikmappe. Det var Datteren af Sygehusets Inspektør; hun var, ja hun var med sine blaa Øjne og sit lange lyse Haar i Studentens Øjne saa vidunderlig dejlig som en 17aarig ung Pige kan være;

og det hændte, at hun vendte sig om, saa op mod Vinduet, smilede og vinkede — og saa blev den Dag en lykkelig Dag for Patientten.

1904 den 11. Maj var Rønne Kirke stuvende fuld, mest af unge Piger, som var kommet for at »se paa«; oppe foran Alteret staar den unge Pige med de dejligste blaa Øjne og det lange lyse Haar; nu er det sat op, og Brudesløret falder ned ad Ryggen, og paa Hovedet ligger Myrtekransen. Ved hendes Side staar »Studenten«, nu er han i Præstekjole og ordineret til præsteviet Medhjælper i Jakobshavn; og Orglet toner, og Salmen: »Jert Hus skal I bygge« bruser, og et lykkeligt Par gaar sammen ned ad Kirkegulvet, medens alle gode Venner smiler og nikker: »Farvel«, for nu er Ungdomsdrømmene ved at blive til Virkelighed.

Dagen efter staar de sammen ude paa den kgl. grønlandske Handels Plads, med Hans Majestæts Barkskib »Thorvaldsen« skal de fare til Grønland, og den 27. Juni 1904 gaar de i Land ved Kolonien Jakobshavn i Nordgrønland. Det var Begyndelsen til 16 — trods Sorg og Ensomhed — vidunderlige Aar i Grønland. Var det Landet, der gjorde Opholdet som Præst deroppe saa vidunderligt? Jeg ved det ikke. Var det de næsten altid smilende og glade, elskværdige Grønlændere, der gjorde det? Jeg ved det ikke. Men det ved jeg, at aldrig var jeg Gud saa nær som deroppe paa de store Vidder, og aldrig følte jeg min egen Ringhed og Guds Storhed som deroppe i den storslaaede Natur.

Om nogle Indtryk og Oplevelser fra disse Aar og om Mennesker, jeg kom til at holde af, vil Resten af denne Artikel komme til at handle.

— — —

Det første, en dansk Præst i Grønland maa se at lære, er selvfølgelig Sproget; er det nemt? Nej, ganske urimeligt svært; det, som vi siger først, siger Grønlænderen som Regel sidst, og naar vi siger ja og nikker, siger han ofte nej og ryster paa Hovedet. Naar vi bruger mange Ord til en Sætning, nøjes han oftest med et langt Ord, idet han knytter smaa Affikser bag efter Ordet, som hver Gang har en ny Betydning; f. Eks.: kringmerk betyder en Hund; kringmersivork køber en Hund; — niarpork=vil; kringmersiniarumagalnakraunga: jeg (uvanga sidst i Ordet) vil meget gerne købe en Hund. Medens Bogstaverne er de samme som vore, er der et særligt Bogstav »kra«; om det Bogstav staar der i Pastor Chr. Rasmussens Grammatik: »Kra« er en Strubelyd, ganske ejendommelig for Sproget. Kun de færreste Evropæere opnaar en korrekt Udtale af denne Lyd, som forekommer i hvert andet Ord.«

Da jeg ikke hørte til de færreste, lærte jeg trods 16 Aars Ophold aldrig helt Sproget, men det gik da. En grønlandsk Kateket, som kunde Dansk, kom dagligt et Par Timer det første Aar og lærte mig det, og iøvrigt gjorde Grønlænderne paa

Pladsen sig al Umage for at lære dens »lille Præst« Sproget — og 2. Juledag 1904 var han naaet saa vidt, at han kunde holde sin første Prædiken paa Grønlandsk; den var sproglig set ikke god, men andægtige sad Grønlænderne og hørte paa den uden at smile, skønt der saavist var nok af forkerte Udtryk at more sig over; efter Gudstjenesten kom de derimod og sagde paa deres barnlige elskværdige Maade: Du sagde det eller det, du skal udtale det saadant. Udstedsbestyrer Karl Flejscher kom engang til mig, da jeg havde holdt Gudstjeneste i Krekertank: »De maa nu ikke en anden Gang fange Johannes Døber i en Fuglesnare.« Jeg stirrede lidt forbavset paa ham og ytrede: »Jeg sagde vist: ved Jordans Flod møder vi Johannes Døber.« »Ja,« sagde han, »men De betonedede Ordet forkert; naniparput med langt a betyder møder, men med kort a betyder det fange i en Snare, og det var det, som De gjorde. Samme Karl Flejscher hed aldrig andet end »Onkel Karl«, en Broder til »Onkel Jens«, Knud Rasmussens to Onkler; de var som Onkler for alle os opkomne Danskere; kom man paa Besøg hos dem, var de og deres Hustruer som Far og Mor for os og vidste ikke alt det gode, de skulde gøre os — de fortjener at mindes med stor Taknemmelighed.

Naa, Tiden gik, og Sproget »hængte paa«. I Begyndelsen læste man altid sine Prædikener og Taler op, men en skønne Dag havde man glemt at faa det skrevne med sig i sin Præstekjolekuffert — saa maatte man tale frit uden Papir og opdagede, at det gik — ja gik bedre, og saa først fik man rigtig Glæde af sin Virken i Kirke og Skole.

Det første, man skal lære at mestre, er Sproget, det andet er Pisken.

En af de første Gaver, jeg fik af en Grønlænder, var en Hundepisk — en Pisk med et ganske kort ca. 60 cm langt Skaft og en Svøbe ca. 5 m lang, beregnet til at ramme de for Slæden forspændte Hunde. Slæden er ganske lav, bestaaende af 2 ca. 20 cm høje Meder, hvorover der er lagt Tværbrædder, som er bundet fast med Kobberremme (lavet af Sælens Skind) til Mederne; bag til er Opstænderne med et Net imellem; de er ogsaa surret til Mederne med Remme; der er ikke et Søm i Slæden, da disse vilde springe op ved alle de Bums og Stød, Slæden faar paa sin Kørsel ad ubanede Veje over høje Fjælde og islagte Fjorde; foran Slæden løber i lange Liner Hundene. Linens ene Ende er fæstet til Selen, som er lagt over Hundens Bringe; foran Slæden er gerne 8—10 Hunde; Linerne samles alle i én Knude og bindes i Slædens Forrem. Hundene styres nu alene ved Hjælp af Pisken af Slædekøreren, der enten sidder paa Slæden eller løber ved Siden af den eller bag den med den ene Haand paa Opstænderne, og i den anden Haand Pisken — en dygtig Hundekusk



Typisk Stenhus (Jordhus) i Sydvestgrønland.
»Nasak« i Julianehaabdistriktet.



»Julianehaab«, Kirken med Elven og Broen. — Til venstre i Baggrunden Butiken. Bygningen bag Kirken er Faareavlsstationen.



»Egoligo« i Julianehaab.

maa kunne ramme hver enkelt Hund i Spandet, maa kunne svinge Svøben til højre for Hundene, saa de drejer til venstre eller omvendt.

Jeg fik som sagt Pisken, Grønlænderen satte 8 Stene op i passende Afstand, og saa stod man dagligt en halv Times Tid og øvede sig i at ramme den Sten, som Grønlænderen pegede paa — og ramte ofte sig selv om Ørene. Men ét er Teori, et andet Praksis, og det var ikke nemt, og ofte ramte man den forkerte Hund, som saa fo'r hen og bed en af de andre, og i lang Tid var det Hundene, som kørte mig, og ikke mig, der kørte dem. Dreven Hundekører blev jeg aldrig, men løbe ved Siden af Slæden uden at trættes, det drev jeg det da til.

Man havde jo paa sine Embedsrejser altid en Forkører med, en Grønlænder, der kendte Vejen — det var i Egedesminde Villy Brandt, en gæv og dygtig Storfanger. Det var hans Broder Jane, som sagde til Præsten, der morede sig med at køre rundt om Vaagerne paa den nylagte Is ved Egedesminde: »Ved du, der er Præst, ikke, at man maa ikke lege med sit Liv? Og da Præsten svarede: »Ja, men det gør du da hver Dag,« lød Gensvaret: »Ja, men det gør jeg for at skaffe Mad til min Kone og mine Børn; du gør det til ingen Nytte.«

Den, som har været ved Kolonien Jakobshavn, kender Isfjorden med dens Myriader af Isfælde, som i Solskin og godt Vejr afgiver et pragtfuldt Panorama, men som, naar den er ond og brummer, kan være højst frygtindgydende — man kører kun over den paa Isen, naar man mener, at den vil ligge rolig. Man kan forstaa det Chock, som gik gennem os, da vi en Søndag Formiddag efter Guds-tjenesten i Jakobshavn Kirke hørte Raabet: Isfjorden er i Drift, og der er en Mand med Hunde og Slæde ude paa den. Vi kom ud og op paa et Fjæld for at se, hvordan det vilde gaa; bringe Hjælp var ganske umuligt, han maatte klare sig selv Manden derude — man kunde se, han kørte frem og tilbage for at finde de bedste Overgangssteder, alt som Isen drev med ham. Revnerne maatte han over, skulde han naa Land, og snart var Slæden, snart Hundene, snart baade Mand, Hunde og Slæde i Vandet — men, hvordan det nu end gik, en Grønlænder, en gudbenaadet Hundekusk, klarer sig selv i det ubegribelige — han kom i Land paa et af de yderste Næs — og saa kommer det store ved ham; det var i Februar Maaned, og det frøs over 20° R.; et lille Kvarter efter, at jeg var kommet hjem, staar han i mit Køkken med sine stivfrosne Klæder, hvoraf Vandet drev, smilende som kun en Grønlænder kan smile, med nogle Breve i

Haanden; og da jeg sagde: »Men Pele dog, hvorfor er du ikke gaaet hjem og har skiftet Tøj?« svarede han: »Jeg troede, at du længtes efter dine Breve.« Han havde været syd paa efter Posten og vidste, at var der noget, vi Danske længtes efter, var det Breve fra Slægt og Venner; derfor tænkte han først paa os, og saa bagefter paa sig selv. Fra det Øjeblik holdt jeg af Pele Fly, og som han var, var de næsten alle.

— — —
En Stue i Jakobshavn. I Stuen en Mand, hvem Sorgen har ramt, og som føler sig saa uendelig



En Hundeslæde har et Forspand paa 8–10 Hunde.

ene i det for ham fremmede Land. Dage og Nætter har han sammen med en elskelig opofrende Læge stridt ved en Sygeseng og har set det Lys, som for ham var Livet og Lykken, den unge Pige med de blaa Øjne og det lange lyse Haar, set Lyset i hendes Øjne lidt efter lidt slukkes. Ene sidder han — og ensom føler han sig. Saa piller det lidt ved Døren (en Grønlænder banker sjældent paa), den aabnes lidt paa Klem, et gammelt af Vejret furet Ansigt kikker ind, Døren aabnes lidt mere, og Manden kniber sig ind i Stuen.

»Er det dig, Niels,« siger Præsten — for ham er det — og rejser sig for at byde Haanden til Velkomst.

»Ja, jeg maatte ind fra Rodebay for at fortælle dig, at ogsaa jeg er bedrøvet. Hende, som nu Gud har taget hjem til sig, holdt jeg af, fordi hun var saa mild og god mod os Grønlændere. Nu er hun ikke mere, og du har det som jeg, da min Kone døde. Ud tog jeg i Kajak, og aldrig havde jeg Ro paa mig; men hvordan Vejret end var, om Solen end straaled nok saa klart, altid var det, som var der Skyer paa Himlen, der laa som en Taage for mine Øjne, og Harpunen gik som oftest ved Siden af Sælen, fordi Sorgen havde gjort min Arm usikker. Men det varede kun en Tid, saa begyndte Solen igen at skinne, mine Øjne blev klare — og nu er min Arm ligesaa sikker som før. Ja, det var kun det, jeg gerne vilde sige dig, for saadan vil det ogsaa gaa dig, palase (Præst),« hvorpaa han stille, som han var kommet, gled ud ad Døren.

(Fortsættes Side 64).



Luffotografi

Brdr. Bærensen Re

I Midt-Ocean og i blændende Tropesol ligger den 4-mastede Bark for en laber, agterlig Vind og sejler Kapsejlads med sin egen Skygge hen over den krusede og i det stærke Solllys glitrende og flimrende Havflade, der nærmest tager sig ud som et uroligt mønstret Tapet.

Niels Rorback hed han — jeg glemmer ham aldrig.

— — —
Mørketiden er kommet, Solen er gaaet ned under Horizonten og vil først vise sig igen i Februar. Inde i Stuerne maa Tranlampen være tændt hele Dagen, Blomsterplanternes Blade bliver helt hvide af Mangel paa Lys, og Menneskene gaar det paa samme Maade, Sindet bliver mere og mere tungt; det er, som alle onde Aander er sluppet løs og farer rundt og laver Ulykker. Gaar man udenfor sit Hus, skinner Stjernerne selv midt om Dagen og ses paa Himlen, og Nordlysene — »De dødes Leg« — flammer og farer som flagrende Slør henover Himlen, skinnende snart gule, snart røde, violette, hvide og blaa — aldrig staar de stille, og aldrig er de ens, et betagende skønt Syn, som dog paa en Maade forøger Uhyggen i det Mørke, som ruger over Landet — godt da, at Julen kommer med Solhverv for Hjerterne bange, at Bethlehemsstjernen tændes ikke blot i Judæa over Bethlehems grønklædte Høje, men ogsaa straalere over Grønlands sneklædte Fjælde; og for den hvide Krist maa alle onde Aander fly, hvor han gaar frem, viger Mørket for Lyset, og Dagen bryder frem. Faa Steder paa Jord holdes der vist en mere stemningsfuld Jul end deroppe, hvor det velsignede Julebudskab: »Se, jeg forkynder Eder en stor Glæde, Eder er i Dag en Frelser født,« lyder og modtages i barnlig Tro i Kirke, Hus og Hjem, medens de unge Grønlændere hele den hellige Julenat gaar rundt fra Hus til Hus og synger deres dejlige Jule-salmer. Kl. 6 synger de udenfor Præstens Hus, saa tænder han sit Lys, at de kan se, at han er vaagen — for nu skal han ned i Kirken og holde Julemorgen Gudstjeneste.

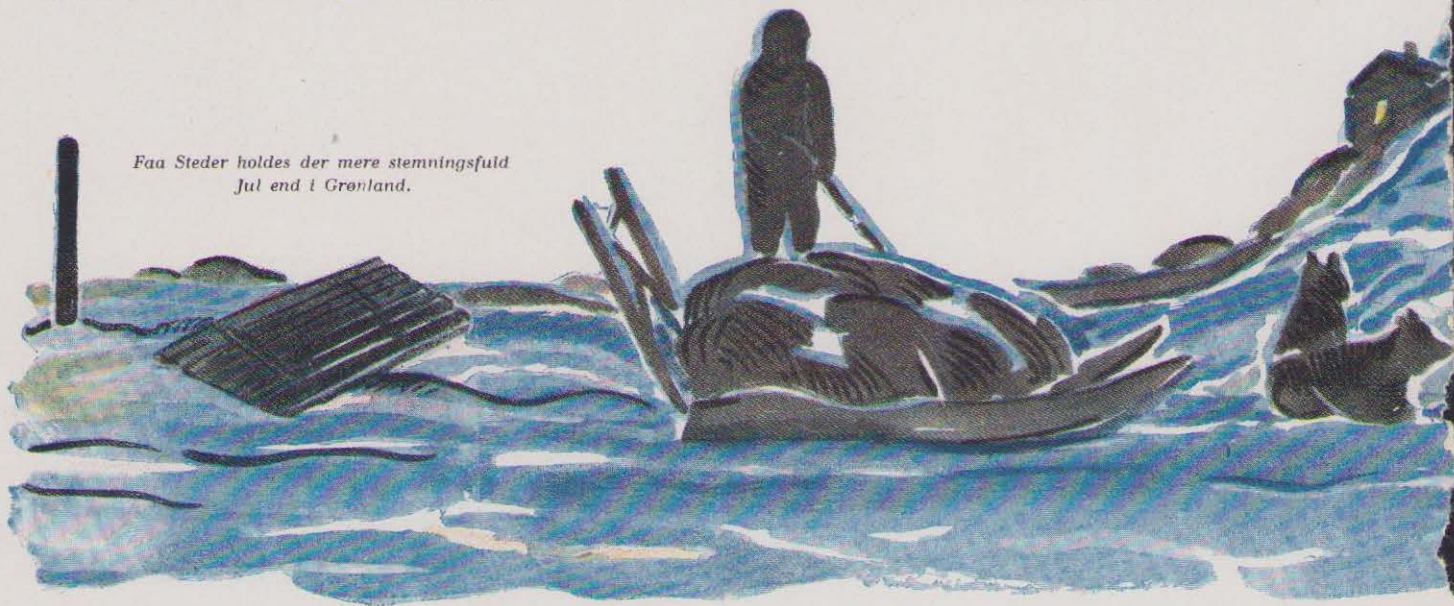
— — —
Efter Jul gælder det gamle Ord om, at Dagene længes og Vinteren strenges. Nu lægger Isen sig

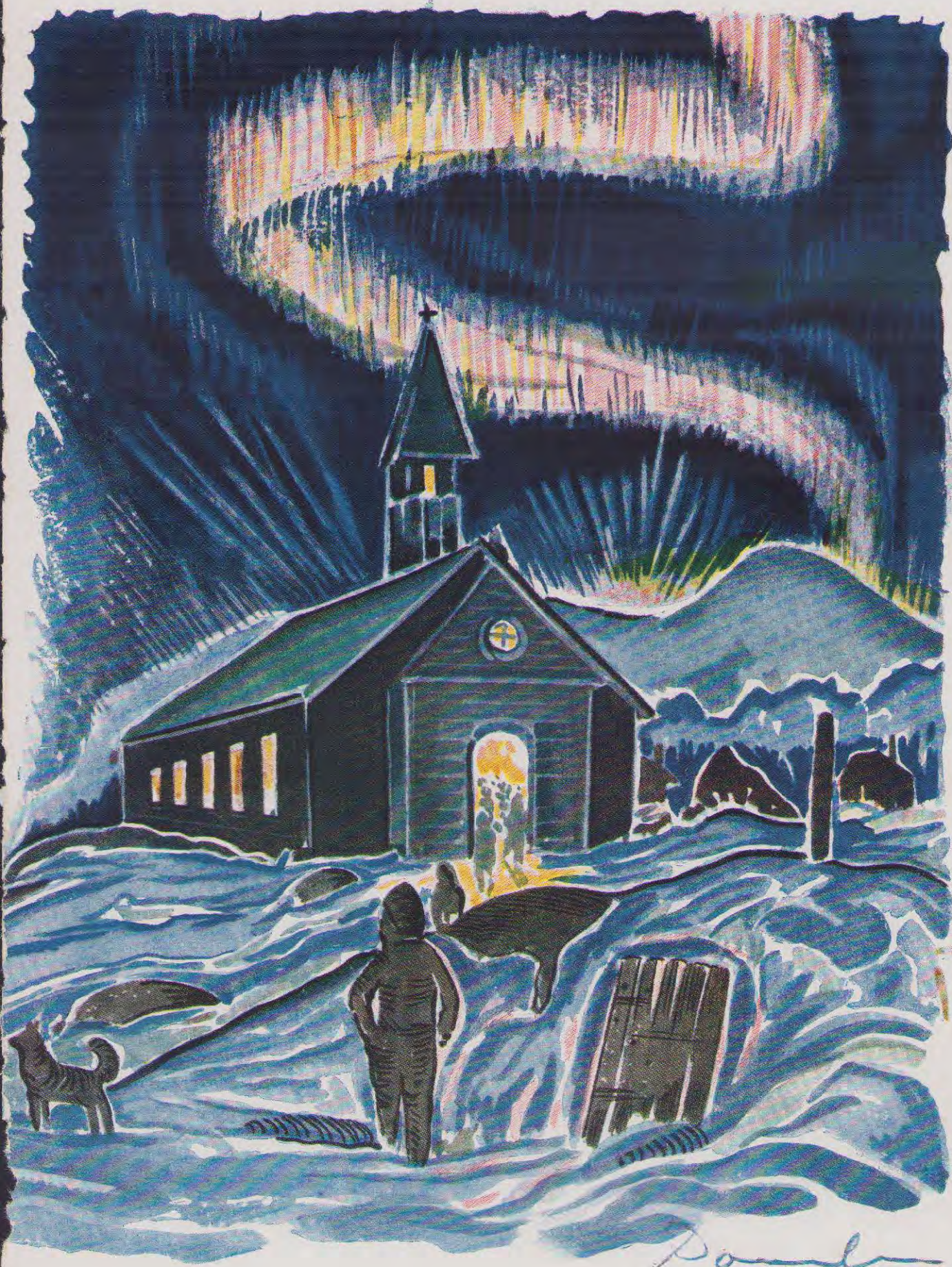
paa alle Fjorde og Kløfter, og Slædekørslen begynder for Alvor mellem de enkelte Kolonier og Boplads, og en skønne Dag staar Slæden forspændt, Bagagen bæres ud paa den — alt maa man føre med sig, Præstekjole, Kasse med Alterkalk og Disk, Kirkevin, Soveposer, Bøger, Mad o. s. v., og saa begiver Præsten sig ud til sin Led-sager paa Embedsrejse fra Sted til Sted — Sognet er stort som Sjælland med mange Udsteder, Kapeller og Boplads, som alle ligger langs med Kysten.

Fra Jakobshavn gaar Vejen om Vinteren op forbi Rodebay gennem Atasundet til Udstedet Ata og Bopladsen Arsvik; dertil kom vi ud paa Eftermiddagen. Der var kun to Huse, og jeg overnattede i det bedste, hvor vi tillige holdt Gudstjeneste samt Altergang og overhørte de faa Skolebørn. Huset — eller Hytten, for en saadan var det, opført af Tørv og Sten med en lang smal Indgang, som man krøb ind ad for at komme ind i det ene Værelse med dets Tarmskindsrude for det lille Vindue — Huset havde ingen Kakkellovn, og Spæk var det smaat med, saa der brændte kun een Lampe (en Skaal, lavet af Vægsten, hvori Spækket og Vægen anbringes), som ikke gav videre Lys eller Varme. Gennem det utætte Tag saa man op mod den dybblaa Frosthimmel med tindrende Stjerner. Mad havde de ikke meget af, og koldt var der, saa koldt, at det kneb med at holde Varmen i Soveposen, hvori jeg laa paa Briksen ved Siden af Husets øvrige Beboere, men hvor var det underligt om Aftenen, da vi alle var gaaet til Ro, at høre Husherren, den gamle Storfanger synge for og hans Familie stemme i med en Salme, som takkede Gud Fader for hans Godhed mod dem ogsaa denne Dag. Selvfølgelig efterlod vi af vor Overflod Kaffe, Sukker Brød og Gryn, da vi rejste.

Næste Dag gik Rejsen op ad Atabakkerne — de er drøje at tage, opad gaar det, Hundene trækker og maser, og vi andre skyder paa og har ingen

Faa Steder holdes der mere stemningsfuld
Jul end i Grønland.





Paul



Maleri af Paul Sinding

Brdr. Bærntzen Repr.

„Vejdebladet“

blev bygget i 1746 efter Tegning af den franske Skibskonstruktør Monsieur Barbee, og det var armeret med 22 18-pundige, 22 Stk. 12-pundige og 6 Stk. 6-pundige Kanoner. Efter nogle Togter, der forløb ganske normalt, deltog det i 1757, med Kaptajn S. Hoogland som Chef, i en kombineret svensk-dansk Nordsøeskadre og anløb Flekkens Havn i Norge. Under Opholdet her slog Lynet under et Uvejr ned og splintrede dets Forstang og Bøvspryd, men dræbte heldigvis ingen Mennesker. Det andet Skib paa Billedet er antagelig Orlogsskibet »Seieren» paa 60 Kanoner.

Vanskelighed ved selv i 25 Graders Kulde at holde Varmen. Da vi efter et Par Timers Forløb er kommet de ca. 1000 m op, sætter vi os paa vore Slæder og puster ud, Solen har vi ikke set et Par Maanedre, men nu ser vi den staa over Indlandsisen, som vi ser ud over. Det tindrer og straalere og skinner med smaa Sole i Isen, og vi faar en Følelse af Evigheden og Guds Storhed ved at se ud over den evige Isørken.

Har man slidt sig op ad Atabakkerne, kommer Belønningen: En lang Rutschebane nedad paa en Times Tid til Ribebænk, den lille idylliske Koloni ved Alkefjældet (Agpat) ligeoverfor — om Sommeren med Taagehætte paa, om Vinteren med Fygehætte paa af Sne, smuk og betagende. Ved Kolonien som eneste Danske en udmærket Kolonibestyrer med sin elskelige Frue — de var begge fra Færøerne og vidste ikke alt det gode, de skulde gøre deres Gæst. Efter at have holdt Gudstjeneste i den lille Kirke og Skoleeksamen, rejste vi 2 Dage efter videre til Sarkrak — »Stedet, som ligger der, hvor Solen skinner.« Her boede tidligere en dansk Udstedsbestyrer Lange, som var gift med en Grønlænderinde. Bestyreren paa saadant et lille Udsted bliver let, naar han som denne er en klog Mand, en lille Konge paa sin Plads. Nu var han død, og hans Søn var blevet hans Efterfølger, men den gamle »Endedronning« levede endnu.

»Udenfor hvis Dør vil du holde?« spurgte min Ledsager Jeremias mig. Jeg valgte den gamles, men straks efter var Sønnen der og sagde, at Præsten plejede da altid at bo hos ham, der styrede Udstedet. Resultatet blev, at jeg maatte derop. Nu viste det sig, at der paa Pladsen var to Partier, som grupperede sig for og imod en stakels Kateket, der havde været syg i længere Tid og ikke læst med Børnene. Først en Deputation hos mig, at han maatte væk, saa en anden, at han var god nok; Resultatet at jeg blev der i 14 Dage og læste med Børnene; men ak hvor blev jeg, der daarlig taalte Kaffe, medtaget; inviterede den gamle Udliggerenke mig til Kaffe, varede det ikke en halv Time, førend Modparten kom med en Invitation og saa om igen — det endte da heldigvis med, at Kateketen blev rask, og jeg kunde rejse med Fred og god Forstaaelse til alle Sider.

Men Filmen drejer, og Billedet skifter.

En Sommerdag i August sejler vi Præstens Rejseslup ind ad Einarsfjorden, der hvor i fordums Tid Erik den Røde som gudløs Mand ogsaa søgte ind, da han kom fra Island.

Ført af Fjordvinden glider vi forbi Kolonien Julianehaab mellem Storisskoser sagte fremad, paa venstre Bred høje nøgne Fjælde, hvor Rypen sidder som smaa hvide Prikker, og Harer som en hvid Streg ses springende op ad Klippesiden, paa højre Bred lave græsklædte Klipper, mellem hvis Dale Birken og Pilen gror som mandshøjt Krat; over det hele hviler en blaalig Dis — det er Sommer.

»Nuna tungojorpork,« siger Grønlænderne — Landet blaaner. Fremad gaar det i den lune Sommeraften, medens de roende Grønlændere synger deres vemodigt klingende Sange. Solen er ved at gaar ned og forgylder de sneklædte Toppe, som rundt om os funkler som smaa Sole i alle Farver; nu begynder nogle ganske lave Huse paa en vidtstrakt Græsslette at dukke frem, lidt efter lægger Baaden til Land, Grønlænderne strømmer til, Velkomstsud lyder, og vi gik i Land.

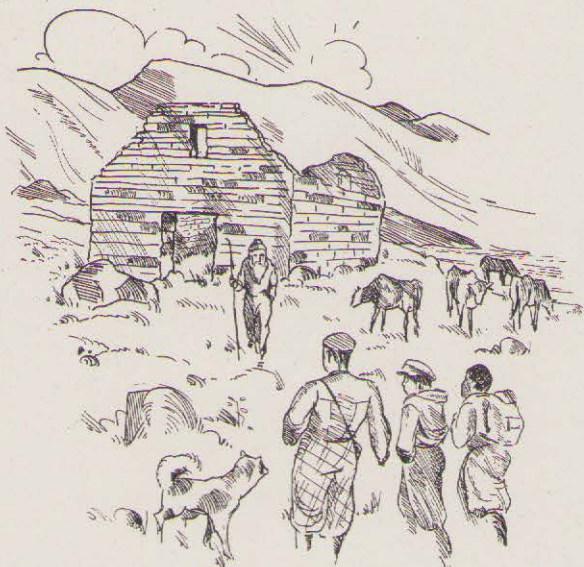
Sindet stemmes vemodigt, thi nu staar vi paa historisk Grund, det gamle Bispedømme Gardar med Minder og Ruiner fra den gamle Nordbotid.

Og hvad er nu det? Staar Fortiden op af sin Grav?

Flokke af røde Køer, sorte Tyre og smaa Kalve gaar fredeligt græssende paa Sletten, og ned mod os kommer en mægtig Kæmpe, hvis hvide Skæg bølger i Vinden; støttet til en stor lang Stav gaar han os langsomt i Møde, for længe er det, siden han passerede Støvets Aar — det er Solut Egede — Søren Konge kaldet, Igalikos ukronede Høvding. »Godt at du kommer, palase (Præst), vi har ventet dig længe, for snart kan Døden komme, og jeg vilde gerne endnu engang til Gudstjeneste og til Herrens Bord.

Vi bydes indenfor i hans Hus, dampende Kaffe med tyk Fløde og Fade med Tykmælk sættes frem — det skal dog mærkes, at Søren Egede er Efterkommer af Anders Olsen, der som veltjent Kolonibestyrer fra Julianehaab drog med sin grønlandske Kone til Igaliko for at leve af Kvægavl.

Efter næste Dag at have holdt Gudstjeneste med Altergang, gaar Turen ind til Kagssiavaruk, hvor jeg vil besøge nogle Nordboer, som skal ligge langt inde i Landet ved Indlandsisen. Om Aftenen



Vi staar paa historisk Grund, det gamle Bispedømme Gardar.

slaas Telt — det er Hotellet! Kvas samles, Baal tændes, Kaffeledelen sættes over, og snart sidder Grønlænderne og Præsten og nyder den dampende Drik, drøftende Dagens Begivenheder. Inde i Teltet bliver Feltsengen slaaet ud, ovenpaa den lægges Soveposen, og trygt lægger man sig til at sove — tryk i Bevidstheden om, at Grønlænderne, der ligger i et Telt ved Siden af, nok skal passe paa en — det er vist Jordens fredeligste Folk.

Næste Morgen Kl. 4 gik Turen ind i Landet, op over høje Fjælde, ned i dybe Dale, over store Sletter, langs med en brusende Elv, hvor man i Sandet saa Spor af Ræve og Bjørn, helt ind til Bræen fra Indlandsisen, over denne og ned paa den anden Side af Elven, hvor vi traf Ruinerne af den gamle Nordbogaard — her havde de vandret for ca. 400 Aar siden — det underligste for mig var en lille Hule, udenfor hvilken der var stablet ganske smaa Sten op; det var smaa Barnehænder, som havde gjort det — her havde de smaa Nordbo-børn leget fredeligt og sorgløst.

Kl. 10 Aften var vi tilbage; efter saadan en Tur sover man godt.

Dagen efter gik saa Turen tilbage til Kolonien ved Julianehaab, hvor jeg nu var Præst.

19. August 1914 læste jeg med Konfirmander, da der pludselig raabtes »paortut« — Post fra Danmark! Det var en Meddelelse over Ivigtut fra Amerika, at en Verdenskrig var brudt ud. Det store Spørgsmaal var, om vi saa vilde faa Skib med Forsyning fra Danmark; Uge gik efter Uge i Uvished — intet Skib vilde jo betyde Nød og Mangel paa mange Ting. Saa er jeg d. 9. September paa Embedsrejse til Narssok. Jeg var færdig med mine Pligter for den Dag og overværede Aftengudstjenesten, som Stedets Overkateket holdt. Jeg sad oppe i Nærheden af Prædikestolen, da Indgangsdøren til Kapellet gik op, og en Grønlænder i Rejsedragt kom ind. En stille Mumlen gik fra Mand til Mand op til mig: palase umiarssuit! Præst, Skibet er kommet! Og nede i Døren stod en Mand med en stor gul Konvolut — jeg kendte min Mors Haandskrift, der var Skib, der var Bud fra Danmark, der var Brev fra Mor.

Overkateketen nøjedes med at tale i 10 Minuter, den længste Prædiken, jeg har hørt! Saa lød Slutningsbønnen, og vi kom ud og fik at vide, at alt stod vel til i Danmark. Det samme Bud fik vi de næste 4 Aar, og Forsyningen var saa rigelig, at Grønland vist var det Sted i Verden, hvor man havde det bedst, men husk saa paa, at der var ingen Radio dengang, og at der var 6—7 Maane-

der om Aaret, hvor vi ikke hørte noget fra Omverdenen, saa forstaaer man nok, at det var en meget svær Tid deroppe, som tog paa Nerverne.

I min Dagbog for 19. April 1919 staar der:

Endnu ingen Post fra Danmark! En underlig Tid, hvor man i alles Øjne kan læse en lurende Angst for, at Skibet maaske ikke kommer i Aar, og at Danmark maaske ikke mere er Danmark. I Morgen har vi Paaskedag, det er en hvid Paaske, og Landet er saa smukt, saa smukt, men det tegner til en trist Paaske. Men 1. Paaskedag staar der: Gud være lovet!

Det tegnede ikke til en glad Paaske, da vi faa Danske ved Kolonien Kl. 10 samledes til Guds-tjeneste i Julianehaab Kirke. Der blev sikkert fra

os alle afsendt en stille Bøn til Gud, om at vi snart maatte høre Nyt, godt Nyt hjemmefra. — Gudstjenesten endte, og vi ønskede hverandre en glædelig Paaske og gik stille hver til sit. Men en halv Time efter lød det Raab over hele Kolonien: Umiarssuit! Umiarssuingork! Skibet, Skibet er kommet til Ivigtut. Og Raabet steg til Jubel, for der var den Aftale med Kajakmændene, som kom med Posten, at var Krigen endt, skulde de holde dens Aarer lige i Vejret — og se, de kom roende derude, stoppede op et Øjeblik,

Aarerne pegede lige op mod Himmelen: Sorsunerssuak soraerpok — den store Krig er endt!

Lidt efter hørte jeg den gamle Overkateket sige: »Skal vi saa gaa i Kirken og takke Gud!« — og det gjorde vi.

Nu nærmede det Øjeblik sig, da min Gerning i Grønland maatte høre op. Børnene skulde hjem for at gaa i Skole, og min Hustru kunde daarligt taale Opholdet i Landet.

Vi var rejst op med et Sejlskib, og det faldt da ganske naturligt at rejse hjem med Barkskibet »Nordlyset«, som forlod Julianehaab den 25. September 1919. Det blev en lang og drøj Rejse, som takket være vor dygtige Kaptajn og flinke Styrmand forløb godt. Den 28. Oktober var vi naaet op under Norges Kyst, og Kaptajnen tænkte paa at gaa ind til Stavanger, hvorfra vi saa kunde tage hjem, men den 29. fik vi en Sydostenstorm, der drev os tilbage i 6 Døgn, helt op forbi Shetlandsøerne; saa skiftede Vinden, og det bar atter hjemover, men først den 11. November rundede vi Skagen. Næste Dag passerede vi Kronborg, et vidunderligt Gensyn, naar man har været borte saa længe. Saa stod vi Sundet ind og var hjemme henad Aften med Tak i vore Hjerter — hjemme for atter en Gang at fejre dansk Jul — velsignet Jul.



Døren gik op og en Grønlænder kom ind.



Han smyger seg under båthvelvet og kommer ut på neset. Det er klart og stille.

Juleaften under en hvelvet båt

Af Edvard Welle-Strand — Illustreret af Oscar Knudsen

KALLENE Lars Olsa og Ol Hansa lå ute på en av utøylene i storhavet og trakk fisk til jul. De hadde hatt fint vær flere dager. Storhavet lå stille og blankt som det skulle ha vært midt på sommeren. Og fisken bet godt. De hadde trukket meget både av torsk og småkveite, så de hadde saltet ned et par tonner fisk.

De holdt til i en steinbu på utøya. Det var ikke noe komfortabelt hotell, men de led ingen nød. De hadde jo tykke skinnfeller å trekke over seg om natten. De levte høyt på fersk fisk, kaffe og tørrmat. Sjøborren malte som en stor kvern utenfor utøya. Men det var ikke så farlig når havet lå blankt og stille dag etter dag. Men storhavet er ikke å stole på i adventa. Det visste kallene. Det kunne plutselig ryke opp med en storstorm og springflod, og da ville sjøen komme til å skylle langt oppover steinbua.

Kallene var forberedt på noe slikt, og derfor snakket de seg imellom om å forlate utøya, mens leken var god. Men det sto så meget fisk utfor øya at de ville holde ut i det lengste. Var de bare hjemme juleaften, var det tidsnok til å feire julen, og da kunne de ha med seg både fersk torsk og kveite til juleaftensbordet. Og fersk kveite var en fornem herrerrett i julen.

Kallene fisker med line, og de bruker sild til agn. Det var det beste agnet på denne årstid. Både torsken og småkveiten var rent glupske etter det. Men de ville gjerne ha med seg hjem en stor kveite til julen, og derfor fester de et par kveiteangler på hvert hundre liner. De bruker småhyse til agn på de store kveiteanglene. Storkveiten likte småhysen om høsten. Men det så ikke ut til å være storkveite utfor øya. Agnet på de store anglene var urørt hver dag.

Juleaftens morgen setter kallene for siste gang linen. Da de trekker den utpå formiddagen, merker de at der er sterk fisk på den, og det kan bare være kveite. De baler lenge med å få storkveiten in i båten. Og da den endelig ligger i bakskotten, knegger Ol Hansa: Storkveita måtte allikevel til pers til slutt!

Ja, den måtte så, flirer Lars Olsa. Da kallene er kommet på land med fangsten, begynner himlen å skye over. Og de skynder seg med å få linestampene, niste-bomen, skinnfellene og fisken inn i båten. Det kan jo ryke opp med en storstorm når som helst, så det var sikrest å forlate utøya.

Det er en fin vindgråe på sjøen, og kallene heiser seilet og setter kursen mot den øya, hvor de hører hjemme. De har god bøl, men det er tre mil til øya, og det kan skje meget uforvarende på sjøen i adventa.

Kallene ser rett som det er på himlen. Den er blitt helt grå no, så de kan være forberedt på noe av hvert. Det varer heller ikke lenge før de har stormen kastet over seg. Den kommer som sluppet ut av en sekk. Men de har medvind, så de synes ikke det er noen fare på ferde. Båten gjør så god fart at de i løpet av et par tre timer kan være hjemme.

Hvis da ikke vinden kaster om, så de får den mot seg. Det er det kallene frykter for, og derfor seiler de på livet løst. Båten tar sjøene fint. Den nesten fyker bortover havet med det sterke seilpresset. Men da kallene er ferdig med storhavet, slår vinden plutselig om, og det begynner å snø.

I løpet av noen minutter er snøføyket så tett at kallene ikke lenger kan se land til noen kanter. Og sjøen er blitt så svær at den begynner å vaske innover ripene. De forstår, det er uråd å komme seg hjem til juleaften. De lenser derfor unnav, men de er ikke lenger riktig sikker på hvor de befinner seg. De kan imidlertid ikke holde det gående lenger i de svære sjøene, så de må lande hvor de kan. De kjører båten på land på et nes som stikker som en lang tunge ut i sjøen. Det er Dragneset de er kommet til, og de vet at det er et øde og godt forlatt nes uten noen bebyggelse.

Kallene hopper ut i sjøen til midt på livet og forsøker å få trukket båten så langt opp på land, så sjøene ikke kan nå den. Det er et tungt tak for kallene. De sliter så de får blodsmaken i munnen. Da de endelig synes at båten står sikkert nok, sier Lars Olsa: Ja, så langt

og ikke lenger skulle vi altså komme denne juleaften. Og hva må ikke folket vårt tro?

Ja, du kan så sei, svarer Ol Hansa. De tror sikkert at storhavet har tatt oss, så det blir nok ingen hyggelig juleaften for dem som sitter hjemme og venter på oss.

Nei, det blir nok ikke det, sier Lars Olsa.

Snørføyken er nå så tett at det er såvidt kallene skimter hverandre på et par skritts avstand, og sjøborren maler og maler nede i fjæren. Kallene er gjenomvåte og begynner å bli frosne. Lars Olsa foreslår at de skal hvelve båten, for å få et skjul, så de kan slippe å bli så gjennomblåste. De gjør det, og så kryper de inn under båten etter først å ha tatt med seg matkisten og skinnfellene. Det er så stummende mørkt under den hvelvete båt at kallene ikke kan se noe. Men de kan da iallfall tale sammen. Det kunne de ikke godt før de hvelvet båten over seg. Ole Hansa tenner en snadde. Lars Olsa tar seg en skrå, og så sitter kallene lenge uten å si et ord. Stormen hujer omkring båten. Der kommer enkelte ganger slike kraftige stormkast at de frykter for at båten skal bli slynget vekk over deres hoder. Og sjøborren maler og maler.

Lars Olsa sier: Det er riktig et skavær i kveld. Vi kan være lykkelige over at vi kunne lande på Dragneset, selv om det ikke vil bli noen hyggelig juleaften for oss.

De sitter og lytter til stormkastene. Når der kommer et riktig kraftig, sier den ene: Det var vel et mirakel at båten ikke ble tatt denne gang. Men snøen er vel øket slik sammen om den at stormen ikke lenger har slikt godt tag på den.

Ja, la oss håpe det, svarer den annen. De lytter også til sjøborren som maler og regjerer slik i fjæren at det høres ut som et tordenvær går over Dragneset. Og Lars Olsa sier: Hører du, Ol Hansa, hvor hård han er i målet sjøborren i kveld. Jeg tror aldri jeg har opplevet å høre den verre i mitt lange liv.

Nei, det kan være noe i det, svarer Ol Hansa, men den gjør oss iallfall ikke noen fortred her. Det hadde vært meget verre, hadde vi ikke klart å få trukket båten så høyt opp på land. Da ville sjøborren ha kommet til og malt den i stykker for oss, så vi kan være glad at vi sitter hvor vi sitter.

Da det er gått en god stund, foreslår Lars Olsa:

Du, Ol Hansa, synes du ikke vi skulle synges en julesalme for å fordrive tiden.

Jau, lat oss det, svarer kameraten.

De harker halsen ren for krime og begynner å synges en julesalme som de begge kan.

Da salmen er slutt, sier Ol Hansa: Jeg ante ikke at du hadde en slik vakker sangstemme, Lars Olsa. Det var akkurat som jeg skulle ha sittet i kirken, så vakker sang du.

Snøen er øket så tett om båten at kallene synes det begynner å bli lunt under den. Skinnfellene som de har breidd over seg er riktig nok våte, men kroppsvarmen og ullen gjør dem lye, så kallene fryser ikke lenger. Men de synes at tiden går langsomt, og da Lars Olsa gjør en bemerkning om det, svarer Ol Hansa: Ja, det skal være visst og sant, men du kan vel ikke vente at tiden skal fly avsted på meier, slik som vi er farne på juleaften. Den ville sikkert ha gått atskillig langsommere hvis vi hadde sittet på båtvelvet og drevet på storhavet.

Lars Olsa kommer ikke med noen bemerkning til det kameraten har sagt. Men han er vant til å feire juleaften på en ganske annen måte, i en varm stue med juletre med mange kulørte lys, hvit duk på bordet, lutefisk og dram og frisk ener på gulvet. Han synes det er bespottelig å måtte sitte under en hvelvet båt på juleaften.

Han sier: Det var en stor feiltagelse av oss at vi

ikke reiste hjem lille juleaften. Da hadde vi sluppet å sitte her i kveld.

Men da hadde vi ikke fått storkveiten, protesterer Ol Hansa.

Storkveiten, blåser Lars Olsa, den kunne gjerne ha fått gått i sjøen, hvis jeg hadde fått være hjemme hos meg selv på juleaften.

Å, julen er lang den, flirer kameraten, og jeg tror ikke du kommer til å si nei til fersk kveite en av juledagene.

Ol Hansa knurrer: Har du kanskje noen sikkerhet for at vi ikke blir sittende her hele julen? Du vet at nordvestrakked alltid pleier å vare minst et par-tre dager. Så etter mitt skjønn har vi ingen lyse utsikter til å få feire jul hjemme. Han får ikke sagt mere. Lyden av en fjern kirkeklokke når deres ører. Og Lars Olsa sier: No ringer de høytiden inn i kirken på Hadseløya. Så nå er klokken seks presis.

Kallene sitter og lytter til kirkeklokkene. De synes at de aldri har ringt så vakker som denne julekveld. Det er som musikk i deres ører, og de blir bevegde så andektige i sinnet at de foller hendene og begynner å synges en ny julesalme. Og Ol Hansa sier: Det er da mirakels at vi kan høre kirkeklokken så tydelig i kveld. Det er jo over tre mil herfra til Hadselkirken.

Det er stormen som bærer klokkeklangen til oss, opplyser Lars Olsa. Men nå synes jeg at vi skulle ønske hverandre en gledelig jul, foreslår han.

Kallene finner hverandres hender, og deres håndtrykk er sterkt i kveld. Så begynner de å bli døsige, og begge dormer av en stund. Men de er så våte og oppspilte at de ikke får blund på øynene lange stunder ad gangen. Nei, det var nå så sin sak å få en lang blund i våte klær under en hvelvet båt på juleaften når tankene var opptatt med hjemmet.

Ol Hansa sier: Ja, nå sitter de vel og koser seg ved julebordet hjemme. Lutefisk og sylte og stekt flesk. Det er nam, nam det.

Og sterk kaffe, julebakkelser og juletre, supplerer kameraten. Ja, velbekomme dem. Det er dem godt undt fra min side.

Ja, fra min også, sier Ol Hansa. Men jeg tror nå allikevel ikke at de har noen koselig juleaften. De er sikkert altfor sterkt opptatt av mange besynderlige tanker om oss to som sitter her. De sitter en lang stund uten å si noe. Men så order Lars Olsa: Jeg synes det blir så stille omkring hotellet vårt. Stormen skulle vel ikke ha lagt seg?

Ja, du sier noe, svarer kameraten. Det er kanskje best jeg stikker nesen utenfor og ser på været. Han smyger seg under båtvelvet og kommer ut på neset.

Det er klart og stille, og på den blå himmel er det et dryss av stjerner. Han kan knapt tro sine egne øyner. Det er jo det rene ønskevær.

Han roper til Lars Olsa: Du må se till å dra ut på flyvende flekken. Det er klarvær og stav stille på sjøen. Kameraten kommer seg ut i en fart. Og så går de to kaller i gang med å få båten på rett kjø og satt på sjøen.

Når den flyter bærer de sine saker inn i den, og så begynner de å ro i mot den øya hvor de hører hjemme.

De ligger godt ut med årene og etter et par timers ro er de fremme. De trekker båten opp i nøstet etter først å ha båret matkisten, skinnfellene, fisketønnene og storkveiten opp i det. Og så rusler de hjemover.

Før de skilles, sier Ol Hansa: Ja, du får ha takk for denne juleaften, Lars Olsa. Den var nok en stor opplevelse for oss begge.

Ja, du kan så si, svarer Lars Olsa. Og jeg håper at hverken du eller jeg oftere kommer til å få oppleve en lignende juleaften!



Indhold

Omslag. Akvareller af O. Muff.

Titelblad: Troppernes Afrejse, Maleri af Ivar T. Rohde.
Digt af Gustav Kragh.

Norsk Fiskerbaad i haard Kuling, Maleri af S. Kielland-Brandt.

Paa Trampfart over Atlanten, Maleri af V. Qvistorff.

Ogsaa en Slags Skibsstart, Maleri af N. F. Schiøttz-Jensen.

Statsskoleskibet »Danmark«, Maleri af Paul Sinding.

Clipperen »Cimba« ved Kanarieøerne, Maleri af H. Schøslær Pedersen.

Indsejlingen til Københavns Havn, Maleri af Fr. Landt.

Fregatten »Najaden« i Indsejlingen til Sundet, Maleri af Paul Sinding.

4-mastet Bark, Farver efter sort Fotografi.

Orlogsskibet »Neldebladet«, Maleri af Paul Sinding,

Redaktør: AXEL BÆRENTZEN

Udgiver: VIKINGEN'S FORLAG

Clicheer: BRDR. BÆRENTZEN

Tryk: A/S L. IHRICHS BOGTRYKKERI

Hvis De ønsker at opbevare nogle af Farvebilagene i dette Hefte, kan De sætte Dem i Forbindelse med VIKINGEN'S Ekspedition, Christiansborggade 1, København V., der kan anbefale Dem en speciel Opklæbningsmetode, saa Billederne faar Karakter af Malerier

